Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 94 del 21 aprile 1952

Spedizione in abbonamento postale

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA Roma - Lunedì, 21 aprile 1952 SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI - TELEF. 50-139 51-236 51-554
AMMINISTRAZIONE PRESSO LA LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA GIUSEPPE VERDI 10, ROMA - TELEF. 841-089 841-737 850-144

RELAZIONE e DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 15 febbraio 1952, n. **328.**

Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima).

LEGGI E DECRETI

RELAZIONE e DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 15 febbraio 1952, n. 328.

Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima).

Il Codice della navigazione, disciplinando unitariamente la navigazione marittima, interna ed aerea, ha praticamente sostituito, per quanto riguarda la navigazione marittima, la disciplina che era posta dal libro II e da una parte del libro IV del codice di commercio, nonchè dal codice della marina mercantile.

Come è noto, le norme regolamentari della predetta disciplina legislativa erano fondamentalmente contenute nel regolamento per l'esecuzione del testo unico del codice per la marina mercantile (approvato con regio decreto 20 novembre 1879, n. 5166) e negli articoli 68-76 del regolamento per l'esecuzione del codice di commercio (approvato con regio decreto 27 dicembre 1882, n. 1139, serie 3ª).

Compito precipuo, quindi, della Commissione incaricata di redigere il regolamento per l'esecuzione delle norme del codice della navigazione riguardanti la navigazione marittima, è stato quello di rivedere, integrare e adattare al nuovo testo legislativo le vecchie norme regolamentari, tenendo naturalmente conto dei numerosi provvedimenti che ebbero a modificare e ad integrare il regolamento del 1879.

La mole del nuovo testo regolamentare (si tratta complessivamente di 543 articoli) è tuttavia diminuita in misura notevole rispetto al testo precedente (che comprendeva ben 1079 articoli). La ragione di una tale diminuzione è da ascrivere principalmente alle seguenti ragioni

a) il regolamento del 1879 era oltremodo prolisso, contenendo un numero considerevole di norme superflue, che tutt'al più avrebbero potuto formare oggetto di istruzioni e di circolari ministeriali;

b) talune delle materie originariamente contenute nel regolamento del 1879 formano ora oggetto di disposizioni di carattere legislativo e quindi non più idonee a prendere posto in un testo di natura regolamentare (vedi gli articoli 25-72 riflettenti il personale del corpo delle capitanerie di porto, gli articoli 262-291 relativi alla stazzatura);

c) altre norme ancora (articoli 500-518, 523-534, 546-587) sono state sostituite dal regolamento che stabilisce le condizioni speciali richieste dalle navi addette al trasporto passeggeri (regio decreto 20 maggio 1897, n 178 e successive modificazioni), dal regolamento sull'imbarco e trasporto in mare e sbarco delle merci pericolose (regio decreto 13 luglio 1903, n. 361 e successive modificazioni) e dal regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare (regio decreto 23 maggio 1932, n. 719) tali materie, unitamente alla materia relativa alla stazzatura sono state rinviate dal codice (articoli 65, 138 e 164) appunto a regolamenti speciali, e quindi sottratte alla disciplina del regolamento generale del codice.

Entrato in vigore il codice della navigazione, fu affidato nell'ottobre 1941 ad una Commissione di esperti, costituita con la rappresentanza delle amministrazioni interessate, l'incarico di redigere il testo del regolamento di esecuzione di tale codice. Tale testo fu concordato anche con le altre amministrazioni interessate.

Il progetto fu rimesso al Consiglio di Stato il quale espresse il suo parere favorevole, suggerendo al tempo stesso numerose modifiche. A tal punto sopravvennero i noti avvenimenti storici che impedirono alla Commissione di presentare il testo riveduto nel suo insieme ai Ministri competenti.

La Commissione venne ricostituita con decreto 29 gennaio 1945 con l'incarico di eliminare dal testo le norme speciali riguardanti la navigazione interna (raccolte ora in un apposito testo regolamentare emanato con D. P. R. 28 giugno 1949 n. 631) nonchè quelle riguardanti la navigazione aerea e di introdurre le modificazioni rese necessarie dalla mutata situazione politica e dal riordinamento dei ministeri. E' nato, in tal guisa, il presente progetto di regolamento, che riguarda la sola navigazione marittima e sul quale il Consiglio di Stato si è di nuovo pronunziato, esprimendo avviso favorevole e svolgendo notevoli osservazioni, largamente utilizzate nella stesura definitiva.

SISTEMAZIONE DELLA MATERIA

Con la sistemazione della materia disciplinata dal regolamento ci si è attenuti, fin dove possibile, alla sistematica del codice, in modo da rendere agevole il rintraccio delle norme regolamentari per tutti coloro che sono chiamati ad applicare le norme del codice. L'esistenza, non infrequente, di capi formati da appena uno o due articoli è appunto dovuta a questa preoccupazione di conservare la ripartizione data dal codice alla corrispondente materia.

Il regolamento risulta così diviso in sei libri

Il *libro I* è dedicato all'ordinamento amministrativo della navigazione: esso disciplina gli organi amministrativi della navigazione, il demanio marittimo, l'attività amministrativa e la polizia nei porti, i servizi portuali (pilotaggio, rimorchio, lavoro portuale, palombari, ormeggiatori e barcaioli), il personale marittimo il regime amministrativo delle navi, la polizia della navigazione, gli atti di stato civile in corso di navigazione, gli oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio, la navigazione da diporto e la pesca.

Tale libro reca la disciplina regolamentare delle norme contenute nel libro I della parte 1ª del codice: se si considera che in questa sede il codice ha disciplinato prevalentemente gli istituti pubblicistici della navigazione marittima, ci si rende conto del perchè il libro I del regolamento assorba all'incirca i tre quarti dell'intero testo regolamentare 408 articoli su 543 articoli complessivamente. Gli è che la materia pubblicistica abbisogna, per sua natura, di una regolamentazione minuta e particolare, mentre le norme di diritto privato risentono di questa esigenza in misura molto limitata d'altronde, nel precedente ordinamento si poteva rilevare lo stesso fenomeno, così che di fronte ai mille e più articoli del regolamento del 1879 esistevano appena 9 articoli nel regolamento del codice di commercio per regolamentare tutta la materia contenuta nel libro II e in parte del libro IV di quel codice.

Il *libro II* che è dedicato alla proprietà della nave e all'esercizio della navigazione e che corrisponde al libro II della parte 1ª del codice, si occupa della costruzione della nave, della pubblicità navale, dell'esercizio della navigazione e del contratto di arruolamento.

Il *libro III*, intitolato alle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione per mantenere la puntuale corrispondenza con l'intitolazione del libro III della parte 1a del codice, in effetti disciplina soltanto il ricupero ed il ritrovamento di relitti, non essendosi resa necessaria alcuna norma regolamentare nei confronti delle norme del codice che disciplinano le altre obbligazioni relative all'esercizio della navigazione (contratti di utilizzazione della nave, assicurazioni, ecc.).

Il *libro IV*, corrispondente al libro IV della parte 1a del codice, reca le disposizioni di carattere processuale civile ed è diviso in quattro titoli, rispettivamente dedicati all'istruzione preventiva, alle cause marittime, all'attuazione della limitazione del debito dell'armatore e, infine, all'esecuzione forzata ed alle misure cautelari.

Il *libro V*, che contiene le disposizioni penali e disciplinari, mira a regolare la materia contenuta nella parte III del codice, avendo riguardo alla sola navigazione marittima.

Il *libro VI*, da ultimo, reca le disposizioni transitorie e complementari.

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I

DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I

Dell'amministrazione locale della navigazione marittima.

Il titolo primo tratta degli organi amministrativi della navigazione ed in esso il capo primo si occupa dell'amministrazione locale della navigazione marittima.

L'art. 1 stabilendo che la determinazione delle circoscrizioni marittime e le loro estensioni territoriali sono fatte con decreto del Presidente della Repubblica, nulla innova in sostanza al precedente ordinamento, quale risulta dal regio decreto 20 dicembre 1923, n. 3235, relativo alle nuove circoscrizioni della marina mercantile. Tali circoscrizioni sono state, da ultimo, determinate dalle tabelle approvate con regio decreto 3 marzo 1938, n. 243, che ha successivamente subito numerose modifiche.

L'art. 2 indica la denominazione degli uffici periferici della marina mercantile direzione marittima, capitaneria di porto, ufficio circondariale marittimo, ufficio locale marittimo, delegazione di spiaggia. L'indicazione ha speciale importanza per la direzione marittima e più ancora per la capitaneria di porto, delle quali il codice e il presente schema si limitano ad indicare la circoscrizione territoriale (zona marittima, compartimento marittimo) ovvero il capo dell'ufficio (direttore marittimo, capo del compartimento).

L'art. 2 non solo completa la terminologia usata dal codice per gli altri uffici meno importanti, ma costituisce un indispensabile collegamento tra le disposizioni del codice stesso e del regolamento, che si riferiscono alle funzioni esercitate dal capo di detti uffici, e tutte quelle di una numerosa serie di leggi speciali da tempo vigenti che attribuiscono poteri e competenze alla direzione marittima e, più ancora, alla capitaneria di porto. Di modo che non sembra dubbio che le denominazioni di « direzione marittima » e di « capitaneria di porto » debbano essere esplicitamente confermate da un'apposita disposizione del regolamento, quale è quella proposta, per non ingenerare dubbi e confusioni sull'applicazione delle norme contenute nelle leggi speciali. Tali denominazioni sono le più appropriate e rispondono, specie per la capitaneria di porto, ad una lunga tradizione.

L'art 3 mira a regolamentare il capoverso dell'art. 18 del codice, che prevede la possibilità di affidare a persone estranee al corpo degli ufficiali delle capitanerie di porto la reggenza degli uffici dei porti e approdi di minore importanza: le modalità per il conferimento di tali incarichi continueranno ad essere stabilite con decreto del Capo dello Stato. Attualmente è in vigore il regio decreto 25 novembre 1947, n. 2360, che reca appunto norme per il conferimento dei posti di incaricato marittimo e di delegato di spiaggia.

CAPO II

Della navigazione promiscua.

L'art. 4 disciplina la navigazione di navi marittime in acque interne o navi della navigazione interna in acque marittime, a norma dell'art. 24 del codice: tale articolo è stato già riprodotto, con lievi modifiche, dall'art. 4 del recente regolamento per la navigazione interna, approvato con decreto del residente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631. Tenuto conto che il regolamento per la navigazione marittima è destinato ad essere applicato da una numerosa schiera di funzionari e di agenti, ad una parte dei quali può sfuggire l'esistenza dell'art. 45 del regolamento per la navigazione interna, si ritiene necessario ripetere la norma in questa sede.

TITOLO II

DEL DEMANIO MARITTIMO

CAPO I

Delle concessioni.

La disciplina del demanio marittimo è contenuta nel titolo secondo, che è suddiviso in quattro capi, rispettivamente dedicati alle concessioni in genere (capo I), alle concessioni per stabilimenti e depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive (capo II), all'estrazione e alla raccolta di arena e di altri materiali (capo III), alla delimitazione del demanio marittimo (capo IV).

La precedente disciplina di carattere regolamentare era contenuta nel titolo terzo (capi I, II, III e IV e sezione VI del capo V), e in altre norme sparse riguardanti sopratutto le concessioni ad uso di pesca e la polizia portuaria, nonchè nel regolamento 9 aprile 1917, n. 974, sui depositi costieri di liquidi infiammabili.

La disciplina contenuta nel presente regolamento mira ai seguenti scopi:

a) sostituire con nuove norme quelle del regolamento del 1879 dianzi citate;

b) formulare nuove norme per l'applicazione delle disposizioni nuove contenute nel codice;

c) sostituire le norme del citato regolamento del 9 aprile 1917;

d) aggiornare le norme regolamentari in relazione alle leggi e ai decreti sopravvenuti dopo il regolamento del 1879;

e) eliminare i dubbi di interpretazione delle vecchie norme regolamentari e tener conto dell'esperienza acquisita attraverso la lunga prassi di applicazione delle norme stesse.

L'art. 5 è sostanzialmente identico all'art. 757 reg. mar.: ne è stata tuttavia migliorata la formulazione in relazione agli articoli 2, 17, 28 e 29 del codice.

Gli articoli 6 e 7 corrispondono, salvo modifiche di forma, agli articoli 758 e 765 reg. mar.

La materia regolata dall'art. 761 reg. mar. forma ora oggetto della disciplina posta dall'art. 36 del codice, che ha precisato il contenuto delle concessioni di durata non superiore al biennio.

L'art. 8 si limita quindi a stabilire la forma dell'atto che deve regolare tali concessioni, forma per la quale si è ritenuto conveniente confermare le disposizioni attualmente vigenti.

L'art 9 regola le concessioni di durata superiore al biennio. Come è noto, il regolamento marittimo definisce gli atti di concessione pluriennale con il termine di « contratti ». Tuttavia, è stato da tempo rilevato come tale dizione non sia la più propria per definire gli atti di concessione. Il termine « contratto » si riferisce più che altro alla regolamentazione di rapporti di diritto privato, mentre, come fu esattamente riconosciuto dal Consiglio di Stato con parere dell'11 marzo 1930, quelli che il regolamento definisce « contratti » sono veri e propri atti di imperio, emanati dallo Stato nello esercizio dei suoi poteri di ordine pubblico. Il Consiglio di Stato ebbe ad affermare che, nonostante la forma usata (contratto), l'essenza dell'atto resta pur sempre di concessione, e cioè negozio giuridico di diritto pubblico, il quale, per tale sua speciale indole, non può cadere sotto i vincoli cui l'Amministrazione è soggetta allorchè, nei contratti veri e propri essa, si può dire, *jure privatorum utitur*. Ad evitare pertanto le dubbiezze non desiderabili cui può dar luogo l'impropria dizione di « contratto », tale dizione è stata eliminata in tutti gli articoli dello schema di regolamento, come del resto è stata già eliminata dal codice. Si è così parlato di « concessioni » e

di « licenze », a seconda che gli atti di concessione siano di durata superiore o inferiore al biennio: è comunque opportuno osservare che si è conservato il termine « licenza » unicamente perchè esso è largamente usato nella prassi amministrativa, non già per voler negare alla licenza il carattere di atto di concessione. L'art. 9 è necessario per l'attuazione dell'art 36 del codice e per determinare le modalità di ricezione dell'atto, in relazione a quanto ha finora disposto il regio decreto 13 maggio 1929, n. 928, il cui scopo fu anche quello di integrare l'art. 11 codice marina mercantile, sancendo il carattere degli atti di concessione ed inquadrando nelle norme generali vigenti la figura dell'ufficiale rogante gli atti stessi, si da eliminare ogni incertezza

L'art. 10 non trova riscontro in alcuna norma precedente Come è noto, è canone fondamentale della legge sulla contabilità generale dello Stato che agli atti stipulati dallo Stato non possa darsi decorrenza anteriore a quella del provvedimento che li approva. Ora può verificarsi e si verifica che, nonostante l'adozione di tempestivi provvedimenti, per l'inevitabile prolungarsi delle istruttorie, non si riesca ad approvare gli atti relativi alla rinnovazione delle concessioni prima della scadenza dei precedenti. La questione è stata oggetto di lunghi scambi di vedute con gli organi interessati e finora essa era stata risolta con un ripiego, disponendosi cioè che le concessioni scadute e non rinnovate fossero, a titolo provvisorio, regolate con licenza.

Peraltro, per normalizzare tale situazione, trattandosi di concessioni da regolarsi in base alle norme del codice, si è ritenuto opportuno stabilire che, prima che scada l'atto di concessione, senza svolgere alcuna istruttoria, se ne stipuli un altro, che valga a regolare l'occupazione demaniale per il periodo intercorrente fra la scadenza dell'atto originario di concessione e quello definitivo di rinnovazione da stipularsi ad istruttoria ultimata. Tale atto provvisorio provvederà a rinnovare puramente e semplicemente quello precedente, confermandone le disposizioni, salvo a tener conto delle condizioni maturatesi per effetto della scadenza e cioè, soprattutto, di quelle relative al passaggio in proprietà dello Stato delle opere erette.

Per quanto riguarda la misura del canone, in via di principio si è stabilito che tale misura è uguale a quella fissata nell'atto scaduto: tuttavia si è prevista la possibilità di fissare una misura maggiore.

L'art. 11 unifica le norme riguardanti le spese di istruttoria contenute finora negli articoli 766 e 806 reg. mar., apportandovi peraltro qualche precisazione e qualche rettifica di forma. Nell'ultimo comma si è tenuto conto del parere espresso il 2 aprile 1942 dal Consiglio di Stato.

Per quanto riguarda il parere del genio civile, sostanzialmente l'art. 12 non reca alcuna innovazione: in esso sono state coordinate norme che erano sparse in ben cinque articoli (763, 767, 768, 797 e 809 reg. mar.) Sono stati inoltre precisati il carattere e la misura dell'intervento dell'ufficio del genio civile, anche in relazione agli articoli 42 e 49 del codice che prevedono il passaggio di opere in proprietà dello Stato (che acquista quindi maggiore interesse a farne curare la buona esecuzione) ed il pagamento di indennizzi sulla base del costo delle opere stesse, elemento quest'ultimo che deve essere conseguentemente accertato.

L'art. 13 riporta sostanzialmente l'art. 767 reg. mar., per quanto attiene al parere della intendenza di finanza.

L'art. 767 prescrive anche il parere del genio militare nel caso di concessione di aree soggette a servitù militari. Non si è ritenuto opportuno riprodurlo, poichè oggi tale materia è disciplinata da leggi speciali che stabiliscono speciali procedure. Esse troveranno attuazione senza necessità di particolari richiami nel regolamento, nel quale, se si divisasse diversamente, dovrebbero farsi molte altre citazioni (es. servitù aeronautiche, autorizzazioni del Ministero dell'industria e commercio per i magazzini generali e nuovi impianti industriali, della sovrintendenza ai monumenti nei riguardi delle ragioni paesistiche, delle Ferrovie dello Stato, ecc.). D'altra parte, il capoverso dell'art. 27 vale a garantire l'osservanza delle leggi speciali, in quanto esso testualmente dispone che il concessionario è tenuto alla osservanza delle « disposizioni dei competenti uffici relative ai servizi militari, doganali, sanitari, e ad ogni altro servizio di interesse pubblico ».

L'art. 14 riproduce l'art. 764 reg. mar. si è tuttavia evitata la citazione della legge doganale, che in ogni momento potrebbe essere sostituita da altra.

L'art. 15 regola, sulla falsariga dell'art. 769 reg. mar., il caso di dissenso degli uffici interessati sulle domande di concessione. E' sembrato superfluo precisare, considerata la lata formulazione della norma e data l'interpretazione che è stata finora seguita al riguardo dell'art. 769 reg. mar., che gli « uffici interessati » non sono soltanto quelli precedentemente indicati dagli articoli 12, 13 e 14. Il capoverso deriva dall'art. 2 del regio decreto-legge 25 febbraio 1924, n. 456, che ebbe appunto a interpretare il citato art. 769.

La disciplina del canone demaniale è contenuta nell'art. 16, che ha tenuto conto delle precedenti norme di cui agli articoli 755, 779 e 789 reg mar., e al regio decreto-legge 25 febbraio 1924, n. 456. Si è ritenuto conveniente fissare gli elementi sui quali ci si deve basare per la determinazione della misura del canone mentre non è parso opportuno, data l'instabilità monetaria, fissare nel regolamento la misura minima normale del canone: in proposito si è preferito rinviare alle leggi e ai regolamenti speciali.

Per le concessioni con licenza, unicamente per rendere più spedito il procedimento, si è prevista la possibilità che la misura del canone, a seconda delle varie specie di concessioni, sia stabilita in via generale dal capo di compartimento con l'intendente di finanza va da sè che la fissazione della misura dei canoni in via generale è un fatto puramente interno delle due Amministrazioni e che perciò non ha valore impegnativo verso i richiedenti la concessione e verso i terzi.

L'art. 17 conferisce una nuova disciplina alla materia della cauzione, che finora era regolata dalle scarse ed insufficienti norme contenute nell'art. 804 reg. mar., che ormai da tempo venivano peraltro derogate dalle norme inserite negli atti di concessione

Una migliore formulazione delle norme contenute negli articoli 772 e 773 reg. mar. riguardanti la pubblicazione della domanda, è stata conferita dall'art. 18; la formulazione del penultimo comma è conforme alla proposta del Consiglio di Stato (parere del 2 aprile 1942).

Il contenuto dell'atto di concessione è determinato dall'art. 19, che ha aggiornato la dizione degli articoli 777 e 780 reg. mar., soprattutto in relazione all'art. 47 del codice.

L'art. 21, sostanzialmente conforme all'art. 783 reg. mar., pone la regolamentazione prevista dall'art. 53 del codice.

L'art. 22 deriva dall'art. 759 reg. mar. considerato, tuttavia, che la materia regolata da quest'ultimo fa ora parte della disciplina posta dall'art. 55 del codice, nell'art. 22 ci si è limitati a determinare, come suggerito dal Consiglio di Stato col parere del 2 aprile 1942, la forma dell'autorizzazione all'esecuzione di nuove opere in prossimità dei beni demaniali marittimi.

L'art. 23, primo comma, è pressochè identico all'art. 792 reg. mar., il secondo comma riproduce, con notevoli miglioramenti di forma, l'art. 785 dello stesso regolamento.

L'art. 24 apporta lievi modifiche di forma al primo comma dell'art. 786 reg. mar. prevedendo, peraltro, a modifica del categorico divieto di apportare qualsiasi variazione sul bene demaniale concesso ed in relazione a quanto già dispone l'art. 798 reg. mar. che le variazioni di portata non essenziale possono formare oggetto di speciali autorizzazioni. Per convincersi dell'opportunità di quest'ultima norma, basti pensare alla complessità degli attuali impianti ed alla necessità di consentire variazioni di lieve entità senza ricorrere alla stipulazione di atti o licenze suppletivi che richiedono, in ogni caso, parecchio tempo. La norma, del resto, codifica una prassi che è stata già seguita in taluni casi, previa inserzione di apposita clausola negli atti di concessione

L'art. 25 riproduce il primo comma dell'art 787· si è però soppressa, essendo del tutto ovvia, l'affermazione che il concessionario non può invocare usi e consuetudini per continuare nel godimento della concessione.

La materia disciplinata dall'art. 788 reg. mar è ora regolata dagli articoli 42 e 47 del codice: l'art. 26 si limita quindi a stabilire, a termini dell'art. 48 del codice, le formalità da seguire per la pronuncia della revoca e della decadenza.

L'art. 27 riproduce, salvo alcune modifiche di forma, l'articolo 793 reg. mar.

L'art. 28 è sostanzialmente identico all'art. 795 reg. mar., salva l'aggiunta, tra il personale che ha diritto di accedere nell'ambito dei beni concessi, dei funzionari dell'Amministrazione centrale della marina mercantile.

Nell'art. 29 è stata trasfusa la prima parte dell'art. 796 reg. mar. è stata omessa, perchè ritenuta del tutto ovvia, la seconda parte.

La materia riguardante il subingresso nelle concessioni, già disciplinata dagli articoli 798 e 807 reg mar., è ora trattata dall'art. 46 del codice. Con l'art. 30 si è provveduto a determinare la forma dell'atto che deve regolare il subingresso

e le conseguenze del rifiuto del subingresso in caso di vendita o di esecuzione forzata. All'inizio dell'articolo, poi, si è ritenuto necessario riaffermare il principio, risultante dal resto dalle disposizioni del codice, che il concessionario debba gestire direttamente la concessione: ciò per evitare le continue pressanti richieste, rivolte al Ministero, di ottenere ampie zone demaniali allo scopo di subconcederle.

Le norme degli articoli 800, 802 e 803 reg. mar. sono, in parte, riportate negli articoli 42, 47 e 49 del codice. Questo ultimo articolo pone l'obbligo della demolizione in tutti i casi nei quali venga a cessare la concessione. L'art. 31 chiarisce quali siano tali casi, che del resto sono quelli indicati dagli articoli 42, 47 e 49 del codice.

L'art. 32 riproduce integralmente l'art. 805 reg. mar. Si tratta di un principio che è pure affermato dall'art. 19 della legge sulla contabilità di Stato.

L'art. 34 riproduce sostanzialmente gli artt. 791 e 809 reg. mar., aggiornandoli in relazione al disposto degli artt. 42 e 49 del codice e alla legge sulla contabilità di Stato.

Gli articoli 35 e 36 pongono le norme per l'esecuzione, rispettivamente, degli articoli 38 e 34 del codice.

Scopo dell'art. 37 è quello di comprendere tra i fini di pubblico interesse anche l'esercizio di servizi di pubblica utilità e di confermare la misura meramente ricognitiva del canone, giusta il capoverso dell'art 39 del codice. Poichè le concessioni demaniali hanno generalmente fini di pubblico interesse, è parso conveniente limitare l'applicazione del canone di favore solo ai casi nei quali l'ente concessionario non ritragga nè proventi nè lucro dai beni demaniali. Ciò vale particolarmente per i comuni e gli enti comunali di cura, soggiorno e turismo, che spesso sono concessionari di vastissime zone di spiaggia per uso balneare, traendone larghi proventi.

Gli articoli 38 e 39, che traggono origine dagli articoli 860 e 861 reg. mar. pongono le norme per l'esecuzione dell'art. 50 del codice, che demanda al capo di compartimento la regolamentazione della destinazione e dell'uso di aree e di pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la temporanea sosta di merci o materiali per un periodo di tempo eccedente quello necessario alle ordinarie operazioni portuali: l'art. 38 stabilisce che tale regolamentazione viene fatta mediante ordinanza; l'art. 39, oltre a determinare il contenuto dell'atto di autorizzazione del comandante del porto ad occupare determinate zone e pertinenze demaniali per gli scopi anzidetti chiarisce, come già faceva l'art. 861 reg. mar. che qualora l'utilizzazione abbia carattere continuativo si deve far luogo al rilascio delle normali concessioni ai sensi dell'art. 36 del codice.

L'art. 52 del codice inquadra nella disciplina generale delle concessioni marittime la concessione per l'impianto e l'esercizio di depositi e stabilimenti che siano situati su zone del demanio marittimo o comunque collegati al mare, a corsi d'acqua o a canali marittimi. La regolamentazione di tale articolo è stata scissa in due discipline separate; la prima, contenuta nell'art. 40, per i depositi e stabilimenti diversi da quelli di sostanze infiammabili o esplosive, la seconda, contenuta nello intero capo secondo, per i depositi e stabilimenti di sostanze infiammabili o esplosive.

Capo II.

Delle concessioni per stabilimenti e depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive.

Il capo secondo, che disciplina le concessioni per stabilimenti e depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive, mira a stabilire particolari garanzie, in relazione alla particolare destinazione dei beni demaniali da dare in concessione, e a precisare la sfera di competenza delle diverse amministrazioni interessate. Tale disciplina che attraverso il richiamo contenuto nell'art. 52 si inquadra, come si è dianzi accennato, nella regolamentazione generale delle concessioni, è stata fondamentalmente desunta dalle disposizioni del decreto luogotenenziale 29 aprile 1917, n. 974, che ebbe ad approvare il regolamento concernente i depositi e gli stabilimenti di liquidi che possono dar luogo a scoppio od incendio nell'ambito dei porti o del demanio pubblico marittimo.

Capo III.

Dell'estrazione e della raccolta di arena e di altri materiali.

Il capo terzo reca una particolare disciplina (che per il rinvio contenuto nell'art. 56 si inquadra in ogni caso nella regolamentazione generale) delle concessioni per l'estrazione o la raccolta di arena e di altri materiali per tener conto della particolare natura dell'oggetto delle concessioni di questa specie.

E' da premettere che gli articoli 160-162 cod. mar. merc. prevedevano la destinazione di zone demaniali alla libera escavazione ed estrazione di arene, pietre e ghiaie. Tali zone venivano indicate in apposite tabelle; per l'estrazione nelle zone non indicate nelle tabelle era invece necessario il rilascio di una licenza. Il sistema ora descritto è stato profondamente modificato dall'art. 51 del codice, che ha sottoposto a concessione l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia o altri materiali in qualsiasi zona del demanio marittimo e del mare territoriale. Di conseguenza, si è reso necessario modificare la disciplina delle attuali tabelle; a ciò si è provveduto con l'art. 53, che, muovendo dal presupposto che in determinate zone l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ecc possono recare danno alla consistenza fisica del bene demaniale, distingue le zone nelle quali l'escavazione e la raccolta sono vietate dalle zone nelle quali le medesime possono invece essere date in concessione; le due specie di zone devono essere indicate nelle tabelle da redigersi dal capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile.

Gli articoli 54 e 55 dettano norme particolari per stabilire il contenuto delle licenze per l'estrazione e la raccolta e per determinare i criteri di fissazione del canone.

L'art. 56 inquadra, come si è già accennato, questo particolare tipo di concessioni nella regolamentazione generale.

Per comprendere la portata dell'art. 57, che estende le disposizioni del presente capo alla raccolta di materiali e merci abbandonati nel fondo del mare territoriale o nell'ambito del demanio marittimo, è necessario ricordare che accade sovente, durante le operazioni di carico e scarico delle navi, che qualche po' di merce (carbone, ghisa, piombo, balle di merci, ecc.) cada in acqua: dato il minimo valore della perdita subita, gli interessati rinunciano il più delle volte al ricupero, che importerebbe sempre un certo dispendio di tempo e di denaro. Tuttavia, per il loro accumularsi in fondo al mare, nelle vicinanze delle banchine, le merci così abbandonate vengono ad acquistare, nel loro insieme, un certo valore. Di qui la convenienza di ricupero e di qui il sorgere di una vera e propria industria di ricupero delle merci cadute in mare. E' chiaro che il primo presupposto per l'applicazione dell'art. 57 è che si debba trattare di *res derelictae*. Ed è logico che, trattandosi di cose che vengono ad accedere al mare territoriale e al demanio marittimo, sia necessario premunirsi di una concessione per poterle raccogliere.

Capo IV.

Della delimitazione del demanio marittimo.

Questa materia già disciplinata dall'art. 775 reg. mar., è ora contenuta nell'art. 32 del codice. L'art. 58 si è perciò limitato a stabilire quale procedura deve essere seguita nelle operazioni di delimitazione.

TITOLO III

DELL'ATTIVITA' AMMINISTRATIVA, DELLA POLIZIA E DEI SERVIZI NEI PORTI

Capo I

Dell'attività amministrativa e della polizia nei porti.

Il titolo terzo, che disciplina l'attività amministrativa, la polizia e i servizi portuali, è suddiviso in sette capi, che si occupano dell'attività amministrativa e della polizia nei porti (capo I), del pilotaggio (capo II), del rimorchio (capo III), del lavoro nei porti (capo IV), dei palombari in servizio locale (capo V), degli ormeggiatori (capo VI) e dei barcaioli (capo VII).

Opportunamente aggiornando l'art. 812 reg. mar., sopratutto per tener conto della moderna attrezzatura portuale e dello stazionamento nei porti anche degli idrovolanti, l'articolo 59 delimita la materia che può formare oggetto di ordinanza dei capi circondario.

L'art. 60 mira a soddisfare il rinvio dell'art. 66 del codice circa la disciplina e la vigilanza del comandante del porto sull'impiego delle navi e dei galleggianti addetti al servizio del porto.

L'art. 68 del codice prevede la possibilità di sottoporre alla iscrizione in appositi registri coloro che esercitano un'attività nell'interno dei porti o in genere nell'ambito del demanio

marittimo: questa norma è completata dall'art. 61 del presente schema, che rende obbligatorio il rilascio di un certificato di iscrizione alle persone che siano state sottoposte all'iscrizione medesima.

Gli articoli 62 e 68 pongono un complesso di norme, prevalentemente di carattere tecnico, diretto ad assicurare il regolare funzionamento dell'attività portuale, sia per evitare il pericolo di danni alle persone o alle navi che si trovano nel porto, sia per mantenere l'integrità e la piena efficienza delle opere e degli arredamenti portuali. La disciplina risulta da una accurata revisione delle corrispondenti norme del regolamento del 1879 (titolo III, capo V), che sono state aggiornate, tenendo sopratutto conto del regolamento per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nel porto di Genova.

Ciò premesso, qui ci si limita solo a chiarire qualche norma di maggior rilievo.

Con l'art. 70 vengono disciplinati i carenaggi con sbandata; l'assegnazione dello specchio d'acqua nel quale tali carenaggi devono essere eseguiti è stata affidata al comandante del porto. Tuttavia, considerando che nelle operazioni di carenaggio con sbandata la rottura dell'alberatura o del sartiame può arrecare danni anche mortali alle persone che vi attendono, si è ritenuto opportuno richiedere una preventiva attestazione peritale, dalla quale risulti che l'alberatura e il sartiame siano in condizioni di sostenere lo sforzo derivante dallo sbandamento. L'obbligo dell'attestazione peritale è stato limitato alle navi e ai galleggianti superiori a dieci tonnellate di stazza lorda, dato che per le navi di tonnellaggio inferiore i pericoli sono molto minori, mentre è relativamente semplice l'accertamento dell'idoneità dell'alberatura e del sartiame a sostenere lo sforzo.

All'art. 75 è sembrato superfluo aggiungere, come proposto dal Consiglio di Stato col parere del 2 aprile 1942, che il comandante della nave resta responsabile dei danni che eventualmente arreca nell'esecuzione delle prove di macchina, essendo del tutto ovvio che le precauzioni prescritte dal comandante del porto non possono in alcun modo escludere la responsabilità del comandante della nave per gli eventuali danni arrecati alle opere portuali e a terzi.

L'art. 76 sancisce il divieto di avvicinarsi alle navi in arrivo prima che queste abbiano compiuto le formalità prescritte dalle leggi sanitarie. Tale norma lascia, naturalmente, impregiudicata la possibilità che il comandante del porto, nell'esercizio dei suoi amplissimi poteri di polizia, possa prolungare ulteriormente l'isolamento della nave ove ciò risulti imposto da esigenze di pubblica sicurezza.

Gli articoli 89 e 92 dettano le norme di esecuzione degli articoli 72 e 73 del codice, che disciplinano rispettivamente la rimozione di materiali sommersi e quella di navi e di aeromobili sommersi.

L'art. 89 fissa i termini entro i quali la rimozione deve essere iniziata ed ultimata.

L'art. 90 determina la forma e i modi di notifica dell'ordine di rimozione di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile sommerso, previsto dall'art. 73 del codice.

Gli articoli 91 e 92, che sono comuni tanto alla rimozione di materiali quanto alla rimozione di navi e di aeromobili, stabiliscono le formalità di carattere amministrativo da adempiersi rispettivamente in caso di rimozione da parte dei privati e di rimozione d'ufficio.

Gli articoli 93 e 97 regolano le incombenze di carattere amministrativo che devono essere espletate dalle autorità marittime e da quelle consolari in caso di sinistro marittimo: tale disciplina risulta da un opportuno aggiornamento degli articoli 656, 657, 660-663, 695, 696 e 700 del precedente regolamento.

CAPO II

Del pilotaggio.

SEZIONE I · *Dell'istituzione delle corporazioni e del reclutamento dei piloti.*

Il pilotaggio è regolato nel capo secondo, che è stato ripartito in tre sezioni, dedicate rispettivamente all'istituzione delle corporazioni e al reclutamento dei piloti (sezione I), all'ordinamento della corporazione (sezione II) e all'esercizio del pilotaggio (sezione III).

Nel regolamento del 1879 il pilotaggio trovava sede nel capo settimo del titolo terzo (articoli 934-968), ma la disciplina fu numerose volte modificata: l'ultimo testo regolamentare è quello che risulta dal regio decreto 25 aprile 1926, n. 778, che appunto ebbe ad approvare il regolamento generale per il servizio di pilotaggio nei porti (modificato dai successivi decreti: 7 ottobre 1926, n. 1902; 18 novembre 1926, n. 2022; 23 ottobre 1930, n. 1498; 1° dicembre 1934, n. 2256; 8 novembre 1947, n. 1476; 21 novembre 1949, n. 1020).

Nel disciplinare, e talvolta con notevoli innovazioni, la materia nel presente regolamento è stato tenuto presente il testo ora citato, ma esso è stato opportunamente sfrondato, attraverso non pochi rinvii ai regolamenti locali ed alle tariffe, in modo da assicurare alla disciplina inserita nel regolamento una maggiore stabilità.

L'art. 98 si rifà all'art. 1 del regolamento di pilotaggio, che già in parte era stato trasfuso nell'art. 86 del codice.

Tuttavia, nell'art 98 non sono stati posti i criteri distintivi delle categorie delle corporazioni dei piloti, ma si è preferito elencare soltanto gli elementi che devono essere tenuti presenti nella determinazione delle categorie. Questa sarà fatta, per ogni corporazione, dal regolamento locale di pilotaggio.

L'art. 99 trae origine dall'art. 32 del regolamento di pilotaggio. Per assicurare la regolarità e la continuità del servizio, è stato ritenuto opportuno prevedere la locazione, in via transitoria o permanente, delle navi da destinare al pilotaggio, previa autorizzazione del comandante del porto.

L'art. 100, che determina i segni distintivi delle navi addette al pilotaggio (le c. d. pilotine), non si discosta molto dall'art. 5 del regolamento di pilotaggio.

L'art. 101 è stato invece notevolmente ampliato nei confronti del corrispondente art. 2 del regolamento di pilotaggio. Oltre a stabilire l'obbligo del pilota di risiedere nel luogo dove ha sede la corporazione (tale obbligo era posto dall'art. 23 del regolamento di pilotaggio), si è voluto chiarire che le prestazioni attinenti al servizio tecnico del porto, fornite dai piloti su richiesta del comandante del porto, hanno carattere di gratuità: è parso tuttavia equo riconoscere il diritto al rimborso delle spese sostenute.

L'art 102, posto il principio che nella corporazione dei piloti si è ammessi in seguito a concorso, menziona i requisiti che devono possedere gli aspiranti all'ammissione: la norma risulta da una revisione dell'art. 17 del regolamento di pilotaggio.

L'accertamento delle condizioni di idoneità fisica dei candidati all'ammissione nella corporazione dei piloti era finora compiuto da due medici militari, nominati dal capo del compartimento marittimo (art. 17, lett. *d*, regolamento di pilotaggio): è parso opportuno affidare tale incombenza ad una speciale commissione, da nominarsi dal capo di compartimento (art. 103).

L'art. 104 disciplina la materia attualmente contenuta nei primi cinque commi dell'art. 19 del regolamento di pilotaggio.

L'art. 105 è nuovo: tenuto conto della particolare funzione che sono chiamati ad adempiere i piloti, funzione di eminente carattere pratico, è sembrato opportuno valorizzare i titoli marinareschi degli aspiranti all'ammissione, in modo da invogliare a partecipare al concorso gli uomini di più provata esperienza.

L'art. 106 arreca al corrispondente art. 18 del regolamento di pilotaggio due modifiche di carattere sostanziale:

a) dalle materie che formano oggetto dell'esame di concorso è stata soppressa la perfetta conoscenza del posto o della località in cui deve esercitarsi il pilotaggio, in quanto si è preferito rinviare l'accertamento di tale conoscenza ad un periodo successivo, dopo cioè che i vincitori del concorso, nominati aspiranti piloti, abbiano ultimato il periodo di tirocinio (vedi art. 108, terzo comma);

b) è stata poi abolita l'esenzione da talune prove di esame a favore dei capitani di lungo corso, per rendere più agevole e più conforme ai meriti dei singoli concorrenti la graduatoria dei vincitori del concorso.

L'art. 107, riguardante la classifica dei candidati, ha subito modifiche nei confronti del corrispondente art. 19 del regolamento del 1926, sopratutto per tener conto della nuova norma introdotta nell'art. 105, riguardante i titoli dei concorrenti da valutarsi dalla commissione esaminatrice: infatti si è reso necessario evitare che qualche titolo, già valutato dalla commissione ai sensi dell'art. 105, entrasse nuovamente in gioco in caso di parità di voti fra due o più concorrenti. Si è pure ritenuto opportuno stabilire il peso che debba avere nella votazione la conoscenza di più di una lingua estera.

Notevoli modifiche, nei confronti del corrispondente articolo 20 del regolamento del 1926, presenta anche l'art. 108, che regola il procedimento per la nomina a pilota effettivo. La

innovazione più saliente consiste nell'avere sostituito il giudizio a scrutinio segreto del corpo dei piloti con una prova pratica davanti ad apposita commissione, diretta ad accertare nell'aspirante pilota la conoscenza del porto, della rada o del canale, dove deve prestare servizio, e delle adiacenze per un raggio di venti miglia. La primitiva stesura dell'articolo è stata profondamente rimaneggiata per tener conto di un voto espresso dal Consiglio di Stato col parere del 2 aprile 1942. E' pure da porre in rilievo che nell'art. 108 si è avuto cura di precisare le mansioni dell'aspirante pilota, che sono, assistere i piloti effettivi nell'esercizio della loro attività professionale e pilotare sotto la responsabilità di un pilota effettivo.

L'art. 109 si preoccupa della situazione in cui possono venire a trovarsi i marittimi, abilitati al pilotaggio ai sensi dell'art. 96 del codice, all'atto in cui venga istituita una corporazione di piloti nella località nella quale essi esercitano il pilotaggio. La norma concede a tali marittimi due agevolazioni:

a) diretta nomina ad effettivo, previa autorizzazione del Ministro per la marina mercantile, senza necessità di sostenere l'esame di concorso;

b) possibilità della nomina ora accennata anche per coloro che non siano in possesso del requisito dell'età previsto dal n. 2 dell'art. 102.

Dati i motivi di ordine pubblico che determinano l'istituzione della corporazione dei piloti, non è parso opportuno prescindere dagli altri requisiti previsti dall'art. 102.

L'art. 110 risolve un punto assai controverso della vigente legislazione, relativo alla proprietà dei beni destinati al servizio della corporazione: esso individua esplicitamente nei piloti i proprietari di tali beni.

SEZIONE II *Dell'ordinamento della corporazione.*

L'art. 113, riguardante la nomina del capo pilota e dei sottocapi, sostanzialmente riproduce l'art. 21 del regolamento del 1926: si è aggiunto peraltro che per la nomina a sottocapo pilota è necessario avere almeno due anni di anzianità.

Nell'art. 114, relativo alle attribuzioni del capo pilota, si è precisato che quest'ultimo deve mantenere integre le sue qualità tecniche tenendosi in esercizio, che in caso di necessità deve partecipare al servizio e che è tenuto a pilotare personalmente la nave qualora una prestazione di pilotaggio presenti particolari difficoltà.

L'art. 115, che deriva dall'art. 25 del regolamento del 1926, stabilisce i casi di revoca dell'incarico di capo e sottocapo pilota (gravi mancanze o comprovate incapacità) e l'autorità competente a pronunciare la revoca stessa (Ministro per la marina mercantile).

L'art. 116 deriva dall'art. 27 del regolamento del 1926, che è stato peraltro opportunamente sfrondato delle norme ritenute superflue o non rispondenti al sistema disciplinare posto dal codice: nella redazione dell'articolo si è tenuto conto del parere 2 aprile 1942 del Consiglio di Stato circa la opportunità di fissare un termine alla durata della proroga dei poteri del commissario, mentre, data la delicatezza di situazione che provoca ogni gestione commissariale, non si è ritenuto di attribuire al capo di compartimento il potere di deliberare la nomina del commissario straordinario. E' bene lasciare immutato l'attuale sistema, confermando il potere del Ministro.

Gli articoli 117 e 118 sono il risultato di una profonda revisione dell'art. 28 del regolamento del 1926; l'art. 119 riproduce invece l'art. 29, introducendovi tuttavia alcune necessarie precisazioni.

Il sistema di ripartizione dei compensi disciplinato negli articoli 120-123 si basa, sostanzialmente, sul regime vigente, eliminate soltanto alcune gravi incongruità che esso presenta (in relazione sopratutto alle quote dei piloti esonerati) ed instaurata una base unitaria per il calcolo delle parti.

L'art. 124 è sostanzialmente identico all'art. 28 del regolamento del 1926.

SEZIONE III *Dell'esercizio del pilotaggio.*

Gli articoli 125-135 riproducono, opportunamente aggiornate, le norme contenute negli articoli 3-4 e 6-15 del regolamento del 1926. Va notato che nel presente schema si è evitato di indicare qualsiasi misura relativa ai compensi di pilotaggio, essendosi preferito di fare rinvio alle tariffe di cui all'art. 91 del codice, per conferire una maggiore stabilità alle norme dello schema: si è tuttavia avuto cura di precisare il contenuto delle tariffe.

Gli articoli 136 e 137 riguardano i marittimi abilitati al pilotaggio ai sensi dell'art. 96 del codice: l'art. 136 prevede la loro iscrizione in apposito registro e il rilascio di un certificato di iscrizione; l'art. 137, sostanzialmente identico all'ultimo capoverso dell'art. 16 del regolamento del 1926, regola i compensi di pilotaggio spettanti ai medesimi.

CAPO III

Del rimorchio.

Il codice, gli articoli 101-107, contiene una compiuta disciplina del rimorchio, che risulta dal ravvicinamento tra le norme pubblicistiche e quelle privatistiche.

Le modalità per la concessione del servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo e di transito delle navi sono rinviate al regolamento dall'art. 101 del codice. Tale rinvio è stato soddisfatto con gli articoli 138 e 139; la prima norma stabilisce il contenuto dell'atto di concessione, mentre la seconda pone l'obbligo del pagamento di un canone annuo e specifica i casi nei quali il canone stesso può essere ridotto o escluso.

CAPO IV

Della disciplina del lavoro nei porti.

SEZIONE I *Dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro nei porti.*

La disciplina del lavoro nei porti è contenuta nel capo quarto, che è stato suddiviso in cinque sezioni, intitolate rispettivamente all'autorità preposta alla disciplina del lavoro nei porti (I), ai lavoratori portuali (II), alle compagnie e ai gruppi portuali (III), alle imprese per operazioni portuali (IV) e alle norme e tariffe di lavoro (V).

Come è noto, la disciplina del lavoro nei porti non era contenuta nel codice per la marina mercantile e nel relativo regolamento, nei quali testi era dato di rintracciare solo qualche frammentaria e sporadica norma. La legislazione relativa al lavoro nei porti ha avuto il suo inizio col regio decreto-legge 15 ottobre 1923, n. 2476 e si è successivamente sviluppata con il regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232 (istituzione degli uffici del lavoro portuale), il regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2162 (norme complementari per la disciplina del lavoro nei porti), il regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166 (ordinamento delle maestranze portuali), il regio decreto-legge 14 novembre 1935, n. 2165 (nomina di commissari straordinari presso le compagnie di lavoratori portuali).

Solo alcune norme della legislazione ora citata sono state inserite nel codice, che si è limitato a fissare le linee fondamentali della disciplina del lavoro portuale: perciò il presente schema ha sviluppato ampiamente le poche norme del codice, attraverso una accurata cernita sia delle norme contenute nei provvedimenti prima citati sia di quelle contenute nei numerosi decreti ministeriali che hanno dato attuazione ai provvedimenti stessi e che hanno istituito gli uffici del lavoro nei singoli porti. Naturalmente si è dovuto tener conto del nuovo ordinamento costituzionale e delle modifiche arrecate all'ordinamento amministrativo dello Stato, cosicchè risultano frequenti nel presente schema le norme che sono di nuova formulazione.

Non si è creduto di dover specificare i casi in cui si può esercitare la facoltà prevista dall'art. 110 cod. nav., ultimo comma, che attribuisce al Ministro per la marina mercantile il potere di affidare l'esecuzione delle operazioni portuali a soggetti diversi dalle compagnie o dai gruppi. La norma conferisce all'autorità amministrativa una potestà discrezionale che si può esplicare oltre che in tutti i casi in cui lo richiedano esigenze pubbliche di carattere generale (ragioni militari, di sicurezza, ecc.), anche in tutti quei casi, sempre rimessi al discrezionale giudizio del Ministro, nei quali questi ritenga di deflettere dalla norma per corrispondere o soddisfare a particolari necessità o convenienze nell'interesse del servizio o della economia nazionale. E' ammissibile, quindi, in quest'ultimo settore, la deroga al monopolio delle compagnie o dei gruppi, quando essa sia diretta ad assicurare l'espletamento delle operazioni portuali da parte del soggetto direttamente interessato, in quanto concessionario in zone demaniali dalle quali possano effettuarsi le operazioni in relazione a merci e materiali necessari per l'esercizio di particolari industrie. Naturalmente l'attuazione di cotesta potestà è affidata al prudente criterio dell'autorità amministrativa, la quale è

tenuta a dar ragione dei motivi di carattere generale ovvero che attengano all'interesse del servizio o dell'economia nazionale, anche riguardo alle suindicate industrie.

Agli effetti degli articoli 110 e 1249 del codice, che accennano genericamente all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, l'art. 140 specifica quale sia tale autorità, distinguendo i porti nei quali ha sede un ufficio del lavoro, i porti nei quali non ha sede tale ufficio e che sono affidati al comando di un ufficiale di porto, e i porti, infine, nei quali non ha sede l'ufficio medesimo e al comando dei quali è persona estranea al corpo delle capitanerie di porto. La norma è formulata negli identici termini dell'art. 1 del decreto ministeriale 19 aprile 1929 (*Gazzetta Ufficiale* 30 aprile 1929, n. 101), recante norme per l'applicazione del regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, sull'ordinamento delle maestranze portuali: è stato, tuttavia, omesso di far cenno alla particolare situazione dei porti di Genova, Venezia e Napoli, essendo sufficiente la particolare disciplina legislativa contenuta negli ordinamenti speciali di tali porti.

L'art. 141, che prevede l'istituzione degli uffici del lavoro portuale, specificando gli organi di direzione e di vigilanza, va collegato con l'art. 1 del regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, sostanzialmente riprodotto dal capoverso dell'art. 109 del codice.

Le attribuzioni degli uffici del lavoro portuale, che nel precedente ordinamento erano determinate dall'art. 2 del regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, ed anche dai decreti istitutivi dei singoli uffici, sono state con maggior cura specificate nell'art. 142, specie in relazione a quanto ora dispongono gli articoli 603 e seguenti del codice in tema di risoluzione delle controversie riguardanti il lavoro portuale.

Le norme riguardanti la costituzione dei consigli del lavoro portuale sono rinviate al regolamento dal capoverso dell'articolo 109 del codice. L'art. 143 regola al primo comma la composizione dei predetti Consigli e stabilisce che essi sono presieduti dal direttore dell'ufficio del lavoro e composti dal direttore dell'ufficio provinciale del lavoro, dal direttore capo dell'ufficio locale di dogana e da rappresentanti dei lavoratori portuali e dei datori di lavoro in numero paritetico, i primi designati mediante sistema elettivo dagli operai permanenti, i secondi dalla camera di commercio industria e agricoltura.

Gli altri commi dell'art. 143 recano norme che in sostanza sono già contenute negli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro.

Parimenti, risalgono a norme contenute nei decreti ora accennati gli articoli 144 e 145, che disciplinano rispettivamente la durata in carica dei membri del consiglio e lo scioglimento del consiglio stesso.

La disciplina del lavoro nei porti e negli approdi di minor traffico, nei quali non sono istituiti uffici del lavoro portuale, è contenuta nell'art. 146, che ha rifuso la materia regolata dal regio decreto-legge 23 ottobre 1927, n. 2162. I porti che attualmente sono considerati di minor traffico, agli effetti del lavoro portuale, sono indicati nella tabella approvata dal recente decreto legislativo 30 giugno 1950 (*Gazzetta Ufficiale* 22 luglio 1950, n. 166). Giova rilevare che nell'ultimo capoverso dell'art. 146 non si è sentita la necessità di modificare la composizione della commissione del lavoro portuale, quale risulta dal capoverso dll'art. 5 del già citato decreto-legge 19 aprile 1929.

Con l'art. 147 si è provveduto a fissare il termine per ricorrere e l'organo competente a decidere sui ricorsi contro i provvedimenti dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

SEZIONE II *Dei lavoratori portuali.*

L'art. 148 considera lavoratori portuali tutte le persone addette alle operazioni portuali e alle altre operazioni indicate dalle singole tariffe, salvo le eccezioni previste nei decreti istitutivi degli uffici del lavoro o nel decreto ministeriale relativo alla disciplina del lavoro portuale nei porti di minor traffico. Tali eccezioni possono variare da luogo a luogo secondo le peculiarità dei vari porti: in genere si tratta dei facchini doganali, non ancora trasferiti tra le maestranze portuali, del personale addetto a lavori e servizi nell'interno degli stabilimenti autorizzati ad esercitare la loro industria nell'ambito del porto o del personale dipendente dalle aziende che abbiano la gestione degli arredamenti portuali e addetto all'esercizio degli arredamenti stessi. E' opportuno chiarire, una volta per tutte, che le operazioni portuali alle quali è fatto cenno dall'art. 148 e da altri articoli del presente regolamento sono quelle elencate nell'art. 108 del codice, e cioè: «imbarco, sbarco, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale nel porto».

L'art. 149, sulla base di quanto dispongono gli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro, prevede la distinzione dei lavoratori portuali in categorie e affida al consiglio o alla commissione del lavoro portuale la determinazione delle categorie e delle attribuzioni di ciascuna, ma l'importanza della norma è sopratutto da ricercare nella soppressa distinzione dei lavoratori portuali in permanenti ed avventizi: è stato ritenuto opportuno abolire il ruolo degli avventizi, in quanto esso costituisce un serio ostacolo allo svecchiamento delle maestranze portuali. La situazione degli attuali lavoratori avventizi è stata regolata, con una norma transitoria, dall'art. 527.

L'art. 150, concernente i registri dei lavoratori portuali, l'art. 151, che stabilisce il contenuto dei registri e l'art. 152 che determina i requisiti per l'iscrizione, sono pressochè conformi alle disposizioni attualmente contenute nei decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale. Di nuova formulazione sono, peraltro, gli ultimi due commi dell'art. 152, che prevedono una speciale commissione medica, competente a decidere sui ricorsi contro le risultanze della visita sanitaria effettuata ai fini della iscrizione nei registri.

L'ammissione fra i lavoratori portuali è regolata dall'articolo 153 in conformità di quanto dispongono gli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale: è stato tuttavia ritenuto opportuno premettere l'obbligo, da parte del consiglio o della commissione del lavoro portuale, di proporre al Ministero l'apertura dei ruoli e il numero dei posti da attribuire per concorso, in modo che possa essere seguito un indirizzo unitario per tutti i porti dello Stato in materia di politica del lavoro portuale.

Con la formazione della graduatoria dei concorrenti alla iscrizione nei registri dei lavoratori portuali, l'art. 154 introduce alcune importanti innovazioni in confronto agli attuali ordinamenti:

a) l'approvazione della graduatoria è stata attribuita all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, lasciando al consiglio o alla commissione del lavoro portuale soltanto il potere di proporre la graduatoria stessa;

b) si è preferito non menzionare i titoli sulla base dei quali la graduatoria debba essere formata, affidando invece al Ministero la determinazione dei criteri di massima;

c) si è soppresso il carattere di «riappellabilità» che alcuni ordinamenti attribuivano alla decisione dei capi di compartimento sui ricorsi contro la graduatoria.

Tenendo conto del parere 2 aprile 1942 del Consiglio di Stato si è esplicitamente stabilito che il capo del compartimento, una volta decisi i ricorsi contro la graduatoria, conferma o modifica la graduatoria stessa.

Il libretto di ricognizione, di cui devono essere muniti i lavoratori portuali ai sensi dell'art. 122 del codice, è disciplinato nell'art. 155 con una norma di nuova formulazione: non si è mancato di tener conto anche della legge 10 gennaio 1935, n. 112, sulla istituzione del libretto di lavoro (in particolare, l'art. 9). Naturalmente, una volta introdotto il libretto di ricognizione, è venuta meno la necessità della tessera di riconoscimento, che era prevista dai decreti istitutivi degli uffici del lavoro.

I casi che danno luogo alla cancellazione dai registri dei lavoratori portuali, in aggiunta ai casi previsti dal codice o da leggi speciali, sono elencati nell'art. 156, che rappresenta il risultato di un'accurata revisione delle norme concernenti tale materia, incluse negli attuali ordinamenti: in seguito a tale revisione il numero dei casi di cancellazione è stato notevolmente ridotto. In conformità del disposto dello art. 1258 del codice, secondo il quale la riabilitazione importa la cessazione della pena disciplinare, si è chiarito che i lavoratori portuali, cancellati per condanna penale, debbano essere, una volta ottenuta la riabilitazione, reiscritti, semprechè nei ruoli esistano posti disponibili. L'art. 156 è da segnalare anche per la disciplina, di nuova formulazione, dell'accertamento dell'inabilità al lavoro portuale: si è prevista l'istituzione di apposite commissioni mediche presso le capitanerie di porto e di una commissione centrale presso il Ministero. Notevole, per i suoi riflessi di carattere sociale, è poi il principio posto dall'ultimo comma dell'art. 156, per cui gli accertamenti delle commissioni hanno effetto anche ai fini del trattamento previdenziale del lavoratore.

Il passaggio da una ad altra categoria di lavoratori portuali è regolata dall'art. 157 conformemente a quanto dispongono gli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale.

L'art. 158, seguendo il disposto del capoverso dell'art. 4 del citato decreto ministeriale 19 aprile 1929, modificato dal decreto ministeriale 31 ottobre 1929 (*Gazzetta Ufficiale* 12 novembre 1929, n. 263), stabilisce i criteri per la riduzione dei ruoli, in caso di esuberanza di personale.

L'elencazione dei doveri dei lavoratori portuali è fatta dall'art. 159 sulla base delle corrispondenti norme contenute negli attuali ordinamenti locali, che sono state, peraltro, notevolmente sfoltite del superfluo e di quanto contrario al nuovo ordinamento costituzionale dello Stato.

L'art. 160, che prevede la concessione di congedi ai lavoratori portuali, reca una norma consueta negli attuali ordinamenti.

SEZIONE III *Delle compagnie e dei gruppi portuali.*

L'art. 161 delinea il procedimento che deve essere seguito per la costituzione, la fusione e la soppressione delle compagnie, unificando la disciplina di ipotesi sparse in varie disposizioni. Fermo restando che la costituzione delle compagnie è adottata con provvedimento del direttore marittimo, da annunciarsi nella *Gazzetta Ufficiale* (art. 1 regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166), è sembrato opportuno far precedere il provvedimento stesso dalla proposta del capo del compartimento, dopo aver sentito il parere del consiglio o della commissione del lavoro portuale. Estendendo tale procedimento alla fusione e alla soppressione delle compagnie, si è venuto a modificare il precedente ordinamento, con l'abolizione della autorizzazione del Ministero e del parere del sindaco (art. 1, capoverso, regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166; art. 3 decreto ministeriale 19 aprile 1929, citato). Col capoverso dell'art. 161 si è già specificato che il decreto di costituzione delle compagnie deve determinare la somma che ciascun lavoratore deve conferire alla compagnia portuale.

Le modalità relative alla valutazione e devoluzione dei beni costituenti il patrimonio delle compagnie, nel caso della loro fusione o soppressione, sono rinviate dall'art. 110, quarto comma, del codice al regolamento: per quanto riguarda la fusione è stato provveduto con l'art. 162, nel quale è stato sostanzialmente trasfuso l'art. 10 del regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, integrato dall'art. 11 del citato decreto ministeriale 19 aprile 1929, nonchè l'ultimo comma dell'art. 9 di quest'ultimo decreto; per quanto riguarda la soppressione è stato provveduto con l'art. 163 di nuova formulazione.

L'art. 164 obbliga al conferimento della quota il lavoratore che entra a far parte di una compagnia e concede la liquidazione della quota medesima al lavoratore che cessa di farne parte: le due norme riproducono, rispettivamente, l'articolo 12 del citato decreto ministeriale 19 aprile 1929 e l'ultimo comma dell'art. 10 del regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166

L'art. 165, sulla base dell'art. 10 del decreto ministeriale 19 aprile 1929, stabilisce il deposito presso la cassa di risparmio postale delle quote liquidate ai lavoratori, non riscosse entro tre mesi

La divisione della compagnia in sezioni era già prevista dal primo comma dell'art. 16 del citato decreto ministeriale 19 aprile 1929, il quale, peraltro, non stabiliva l'organo che poteva procedere alla divisione nè il procedimento della divisione stessa: a queste lacune sopperisce l'art. 166, nel quale si è avuto cura di aggiungere anche la previsione dell'ipotesi inversa, cioè la fusione delle sezioni.

Gli articoli 168-181 recano una compiuta disciplina degli organi della compagnia, elencati nell'art. 168. A questa materia sono state apportate notevoli modificazioni, sopratutto perchè al sistema autoritario di nomina, quale quello instaurato dal regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166, e dal più volte citato decreto ministeriale 19 aprile 1929, è stato sostituito, in aderenza ai principi democratici, il sistema elettivo; il quale sistema può ormai dirsi collaudato anche nella elezione delle cariche della compagnia, essendo stato introdotto dal Ministero con apposite circolari, in attesa della emanazione del regolamento. Nella formulazione di alcune delle norme riguardanti la predetta materia si è tratto giovamento dalla disciplina contenuta nel codice civile in tema di organi delle società per azioni, nella parte applicabile alle società cooperative.

La stessa disciplina è stata tenuta presente, e in misura maggiore è stata utilizzata, nella formulazione degli articoli 182-186, riguardanti il bilancio della compagnia. Più particolarmente, si può precisare che gli articoli ora citati rappresentano un opportuno adattamento alla materia *de qua* degli articoli 2423, 2424, 2425, 2428 e 2432 del codice civile.

L'art. 187 che disciplina le ispezioni e i controlli sul funzionamento della compagnia, presenta numerose innovazioni in confronto al corrispondente art. 27 del decreto ministeriale 19 aprile 1929:

a) il potere di controllo, oltre che all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, è stato conferito anche al Ministero;

b) il controllo non è più limitato alla verifica della sincerità e della esattezza del bilancio, ma è esteso alla regolarità del funzionamento della compagnia;

c) codificando una prassi non infrequente, si è data facoltà al Ministero della marina mercantile di valersi, per le operazioni e per il controllo delle compagnie, di funzionari di altre amministrazioni. finora si è generalmente ricorso all'ausilio dei ragionieri delle prefetture delle intendenze di finanza per il controllo della materia contabile;

d) le ispezioni e i controlli, che in linea di massima sono facoltativi, sono stati resi obbligatori allorchè vi sia la richiesta di almeno un terzo dei membri della compagnia.

La formazione e il contenuto dei regolamenti interni delle compagnie sono determinati dall'art. 188, che sostanzialmente riproduce il primo comma dell'art. 28 del decreto ministeriale 19 aprile 1929; si è ritenuto, peraltro, indispensabile aggiungere che il regolamento interno deve indicare la destinazione degli utili.

L'art. 189, che riguarda la nomina e i poteri del commissario straordinario presso la compagnia, è la sostanziale riproduzione del regio decreto-legge 14 novembre 1935, n. 2165.

L'art. 190 disciplina alcune particolarità della nomina e del licenziamento degli impiegati delle compagnie sulla base di quanto dispongono gli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale; lo stesso dicasi dell'art. 192, che fa obbligo al console o ai capo gruppo di comunicare all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale tutte le notizie necessarie all'aggiornamento dei registri.

Gli articoli 191-193 conferiscono una disciplina oltremodo pratica e semplice ai gruppi portuali di cui all'art. 110 del codice. Precisato che tali gruppi possono essere costituiti nei porti o approdi di minor traffico, viene attribuita al Ministero la determinazione delle modalità per la loro costituzione; il capo del gruppo è di nomina elettiva e deve partecipare al lavoro (art. 191); egli è tenuto a comunicare all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale le notizie necessarie all'aggiornamento dei registri (art. 192) e a regolare l'avviamento e l'avvicendamento degli operai al lavoro (articolo 193).

L'art. 193, concernente la disciplina del lavoro, riproduce nella sostanza il capoverso dell'art. 5 del regio decreto-legge 24 gennaio 1929, n. 166.

L'art. 194, sulla base di quanto dispongono gli attuali ordinamenti locali, disciplina l'impiego temporaneo di lavoratori occasionali; costoro non vanno naturalmente confusi con la categoria dei lavoratori avventizi, che, come si è avuto occasione di accennare illustrando l'art. 149, è stata soppressa nel presente regolamento.

A norma degli articoli 1086 e 1261 del codice, la metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie ed i proventi delle pene pecuniarie di carattere disciplinare inflitte ai lavoratori portuali, ai datori di lavoro ed alle imprese portuali sono devolute al *fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali*. Tale fondo non è creazione del codice, essendo esso già previsto dall'art. 6 del regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, e disciplinato dall'art. 5 del decreto ministeriale 2 ottobre 1928 (*Gazzetta Ufficiale* 19 ottobre 1928, n. 144), nonchè dai decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale. Comunque, con l'art. 195, che non si allontana dalla disciplina dei decreti ora citati, si è mirato a determinare l'organo che amministra il fondo (autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale) e il fine che questo deve perseguire (assistenza dei lavoratori nei casi di urgente necessità).

SEZIONE IV: *Delle imprese per operazioni portuali.*

La sezione quarta stabilisce, a norma dell'art. 111, primo comma, del codice, le modalità con le quali il capo del compartimento rilascia alle imprese la concessione di esercitare operazioni portuali per conto di terzi.

L'art. 196 prescrive il preventivo parere (obbligatorio, ma non vincolante) del consiglio o della commissione del lavoro portuale; ciò è conforme a quanto prescrivono gli attuali ordinamenti portuali.

La documentazione che devono presentare le imprese per il rilascio della concessione è elencata dall'art. 197, che ha adattato la corrispondente norma degli attuali ordinamenti portuali alla nuova disciplina contenuta nel codice civile in materia di imprese o di società. Dagli stessi ordinamenti è stato tratto l'art. 198.

L'art. 199 stabilisce le clausole che obbligatoriamente devono essere inserite nella licenza. La clausola di cui alla lettera *a*) deriva da una norma consueta negli attuali ordinamenti portuali, che è stata modificata soltanto per affidare al capo del compartimento, anzichè al direttore marittimo, la determinazione della misura del canone annuo o della cauzione. La clausola di cui alla lettera *b*) risale, invece, alla facoltà concessa dall'ultimo comma dell'art. 6 del regio decreto-legge 1° febbraio 1925, n. 232, al comandante del porto di requisire l'attrezzatura delle imprese portuali nel caso che esse si astengano dal lavoro oppure nel caso di sospensione o revoca della concessione.

L'art. 200 elenca i casi nei quali la concessione può essere sospesa o revocata, uniformandosi alla disciplina contenuta negli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale.

A norma dell'art. 111 del codice, l'esercizio da parte di imprese di operazioni portuali per conto di terzi è sottoposto a concessione del capo del compartimento, dal che deriva che la concessione non è necessaria allorchè l'esercizio di operazioni portuali sia effettuato per conto proprio. Al riguardo, la relazione al codice (n. 77) chiarisce che l'esercizio per conto di terzi è l'elemento discriminatore fra le vere e proprie imprese di operazioni portuali e i c. d. datori di lavoro (questa terminologia deriva dagli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale ed è stata fatta propria dall'art. 1261 del codice). L'art. 201 mira appunto a disciplinare l'esercizio di operazioni portuali per conto proprio e secondo che l'esercizio medesimo sia abituale oppur no impone il rilascio di una licenza ovvero di una autorizzazione da parte dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

SEZIONE V *Delle norme e delle tariffe di lavoro.*

Conforme ai criteri degli attuali ordinamenti portuali è l'art 202, che determina l'organo competente a stabilire gli orari di lavoro e ad emanare le norme, che in genere sono di carattere tecnico, relative alla esecuzione delle operazioni portuali.

Alquanto complesso, data la delicatezza della materia, è il procedimento con il quale vengono determinate le tariffe e le altre norme per le prestazioni sia delle compagnie e dei gruppi portuali sia delle imprese portuali tale procedimento, che è appunto rinviato al regolamento dall'art. 112 del codice, consta, in base all'art. 203, di quattro atti distinti:

1) parere del consiglio o della commissione portuale;
2) formazione delle tariffe e delle altre norme da parte dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro;
3) autorizzazione del Ministero;
4) approvazione mediante decreto del direttore marittimo.

CAPO V
Dei palombari in servizio locale.

Del tutto nuova in confronto al precedente regolamento e alla precedente legislazione marittima è la disciplina dettata dal capo V per i palombari in servizio locale, che l'art. 116 del codice comprende fra il personale addetto ai servizi portuali.

L'art. 204 stabilisce i limiti territoriali entro i quali i palombari in servizio locale possono esercitare la loro attività.

La tenuta del registro nel quale devono essere iscritti, a norma dell'art. 118 del codice, i palombari in servizio locale è affidata dall'art. 205 al comandante del porto. Lo stesso articolo stabilisce i requisiti per l'iscrizione, la cui determinazione è appunto rinviata al regolamento dall'ultimo comma dell'articolo 119 del codice.

L'art. 206 provvede alla disciplina del libretto di ricognizione, di cui devono essere muniti i palombari in servizio locale a norma dell'art. 122 del codice: posto che il registro è tenuto dal comandante del porto, è chiaro che solo a questa autorità poteva essere conferito il potere di rilasciare il libretto. Per quanto riguarda il contenuto e la tenuta del medesimo si è fatto rinvio all'art. 155, che disciplina il libretto di ricognizione da rilasciare ai lavoratori portuali.

Con l'art. 207 si è, infine, provveduto a determinare i casi, limitandoli al minimo, che danno luogo alla cancellazione dal registro: tale determinazione è appunto rinviata al regolamento dall'art. 120 del codice.

CAPO VI
Degli ormeggiatori.

Il capo VI è dedicato agli ormeggiatori e reca disposizioni che non trovano riscontro nelle norme del regolamento del 1879; il servizio di ormeggio delle navi è, infatti, di data relativamente recente, essendo sorto con lo sviluppo delle navi a propulsione meccanica.

La disciplina contenuta nel presente capo codifica in parte la prassi seguita nei nostri più importanti porti essa è un *quid medium* fra la disciplina dei lavoratori portuali e la disciplina dei piloti.

Premesso che gli ormeggiatori fanno parte, a norma dell'art. 116 del codice, del personale addetto ai servizi portuali, e che tale personale, a norma del successivo art. 118, deve essere iscritto in registri, si è ritenuto opportuno affidare al comandante del porto la tenuta del registro degli ormeggiatori, nel quale possono essere iscritti i marittimi che abbiano compiuti due anni di navigazione in servizio di coperta. Si è ritenuto altresì opportuno concedere la facoltà al comandante del porto di limitare, in relazione alle esigenze del traffico, il numero degli ormeggiatori da iscrivere nel registro (articolo 208) in tal guisa, è possibile assicurare a questa categoria di lavoratori un cespite di una certa regolarità, alla stessa stregua di quello di cui godono i lavoratori portuali. Ciò è necessario soprattutto perchè, considerato il particolare tecnicismo del servizio di ormeggio, è indispensabile che in un porto moderno i comandanti delle navi abbiano in ogni circostanza la possibilità di ricorrere all'ausilio degli ormeggiatori.

In conformità dell'art. 62 del codice, che demanda al comandante del porto il potere di regolare e vigilare gli ormeggi delle navi, l'art. 209 affida a tale autorità la disciplina del servizio degli ormeggiatori in vista di assicurare la regolarità del servizio (s'intende tanto di giorno quanto di notte) secondo le esigenze del porto. La facoltà, invece, di costituire gli ormeggiatori in gruppo viene attribuita al capo di compartimento.

L'art. 210, che affida al comandante del porto la determinazione del numero e delle caratteristiche delle imbarcazioni degli ormeggiatori e che stabilisce i segni distintivi delle imbarcazioni medesime, contiene una disciplina analoga, pur se alquanto semplificata, a quella posta dagli articoli 99 e 100 per le navi addette al pilotaggio.

Di particolare importanza è l'art. 211, che, posto il divieto per gli ormeggiatori di interferire nelle operazioni di pilotaggio, delimita il momento in cui devono avere inizio o termine le operazioni di ormeggio. Si è parlato di luogo di ormeggio, anzichè di accosto, perchè l'opera degli ormeggiatori può riuscire utile anche in caso di ormeggio in luogo non di accosto. La norma va posta in relazione con l'art. 125 che, in via di principio, inibisce ai piloti il compimento delle operazioni di ormeggio.

La determinazione delle tariffe e delle altre norme per le operazioni di ormeggio e di disormeggio è attribuita dall'articolo 212 al capo compartimento. Data la particolare importanza delle predette operazioni si è ritenuto opportuno imporre delle garanzie più rigorose, recando una eccezione al principio generale sancito nell'ultimo comma dell'art. 59, che attribuisce al capo di circondario la determinazione delle tariffe dei servizi portuali.

Il libretto di ricognizione, di cui devono essere muniti gli ormeggiatori a norma dell'art. 122 del codice, è disciplinato dall'art. 213.

L'art. 214 stabilisce, infine, i casi che danno luogo alla cancellazione dal registro degli ormeggiatori si tratta di materia che l'ultimo comma dell'art. 120 del codice espressamente rinvia alla disciplina del regolamento.

CAPO VII
Dei barcaioli.

Il capo VII si occupa dei barcaioli, che del pari fanno parte del personale addetto ai servizi portuali, a norma dell'art. 116 del codice. La disciplina è sostanzialmente conforme

a quella posta nel capo V per i palombari in servizio locale. La norma di maggior rilievo è l'art. 215 che determina l'attività dei barcaioli sia per quanto riguarda le imbarcazioni che sono abilitati a condurre (mezzi nautici adibiti ai servizi attinenti al traffico portuale), sia per quanto riguarda i limiti territoriali (ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti).

TITOLO IV
DEL PERSONALE MARITTIMO

CAPO I

Disposizioni generali per l'immatricolazione della gente di mare.

Il titolo quarto è dedicato al personale marittimo ed è ripartito in otto capi così intitolati

I) Disposizioni generali per l'immatricolazione della gente di mare;

II) Dell'immatricolazione della gente di mare di prima e di seconda categoria;

III) Dell'immatricolazione della gente di mare di terza categoria;

IV) Dei titoli professionali per i servizi di coperta;

V) Dei titoli professionali per i servizi di macchina;

VI) Delle abilitazioni professionali del personale tecnico delle costruzioni navali;

VII) Degli esami;

VIII) Disposizioni varie per i titoli professionali.

Questo titolo unifica le disposizioni del regolamento del 1879 e quelle contenute in disposizioni successive, arrecando alla disciplina attuale non poche modifiche di carattere sostanziale, suggerite dalla necessità di tener conto delle odierne esigenze della navigazione.

Con l'art. 219 si è provveduto ad aggiornare l'art. 80 reg. mar. tenendo naturalmente conto delle innovazioni apportate dal codice all'iscrizione in matricola, estesa a tutte e tre le categorie della gente di mare.

L'art. 220 è nuovo, non essendovi nel precedente regolamento alcuna norma corrispondente. Esso è stato codificato per stabilire la forma e gli effetti del libretto di navigazione, la cui determinazione è rinviata al regolamento dall'art. 122 del codice.

L'art. 222 riproduce l'art. 89 reg. mar. aggiungendo alle annotazioni da riprodurre sul libretto di navigazione quelle relative ai provvedimenti di interdizione o di sospensione dai titoli o dalla professione marittima e ai provvedimenti di inibizione dell'esercizio della professione stessa.

L'art. 223, riproducendo con variazioni di forma l'art. 90 reg. mar. pone l'obbligo di annotare sul libretto di navigazione i movimenti di imbarco e sbarco. La norma si riferisce ai movimenti effettuati su navi nazionali. E' stata considerata l'opportunità di estendere la portata della norma alle navi estere; tuttavia, poichè i movimenti relativi a tali navi sfuggono, una volta concesso il nulla osta di cui all'art. 237, al controllo delle autorità nazionali, l'estensione quasi sempre riuscirebbe inoperante. D'altra parte, qualora il marittimo abbia interesse a far documentare la navigazione effettuata su navi estere, egli potrà sempre presentare la relativa documentazione a norma dell'art. 233.

Sostanzialmente l'art. 224 riproduce l'art. 91 reg. mar.

L'art 225, che disciplina i casi di rilascio di un nuovo libretto di navigazione, non fa che riprodurre, salvo i consueti miglioramenti di forma, gli articoli 96, primo e secondo comma. 97, 98 e 99 reg. mar.; è stato soltanto aggiunto, come misura precauzionale, che i libretti annullati devono essere conservati presso l'ufficio d'iscrizione del marittimo.

La comunicazione dei movimenti di imbarco e sbarco dei marittimi al competente ufficio di iscrizione, necessaria per l'aggiornamento e per la regolare tenuta delle matricole, era minuziosamente regolata dagli articoli 92 e 93 reg. mar. Nello art. 226 si è ritenuto sufficiente porre l'obbligo della predetta comunicazione, potendo le altre norme di applicazione essere dettate con istruzioni ministeriali.

La facoltà, concessa dall'art. 227, di presentare, nei luoghi dove non esiste un ufficio di porto, all'autorità comunale i documenti per ottenere l'immatricolazione era già prevista dall'art. 88, capoverso, reg. mar.

L'art. 228, che disciplina la verifica della regolarità dei documenti prodotti per l'immatricolazione, è pressochè identico agli articoli 114 e 115 reg. mar. Lo stesso dicasi dell'art. 229 nei confronti dell'art. 116 reg. mar., che prescrive la tenuta di una rubrica degli iscritti marittimi distinta per categorie: naturalmente nulla vieta che l'Amministrazione, per rendere più agevole e spedita la consultazione delle matricole, prescriva anche la tenuta di uno schedario.

Sulla falsariga dell'art. 118 reg. mar., l'art. 230 dà facoltà agli iscritti di prima e di seconda categoria di esercitare anche le attività consentite agli iscritti di terza categoria; la norma si giustifica in base alla considerazione che per l'iscrizione nella prima e seconda categoria sono stabiliti requisiti più severi di quelli richiesti per l'iscrizione nella terza categoria.

L'art. 231, nel consentire il passaggio da una categoria ad altra superiore della gente di mare, richiede il possesso dei requisiti prescritti per l'immatricolazione nella nuova categoria, ad eccezione di quello dell'età: tale eccezione, che non era prevista nel corrispondente art. 119 del precedente regolamento, è stata inserita nell'art. 231, in quanto si è voluto lasciare in ogni tempo la possibilità di progredire agli iscritti della terza categoria.

L'art. 232 prescrive, con leggere varianti in confronto all'art. 126 reg. mar., le modalità di carattere amministrativo con le quali si effettua il passaggio di categoria.

Di maggiori cautele, rispetto all'art. 120, primo comma, reg. mar., è stata circondata dall'art. 233 la documentazione della navigazione su navi estere, considerato il rilievo che tale navigazione ha sia per il conseguimento dei titoli professionali sia agli effetti delle leggi di carattere previdenziale.

Più che all'art. 123 reg. mar. l'obbligo degli iscritti marittimi, imposto dall'art 234, di comunicare le variazioni di domicilio all'ufficio di iscrizione deve farsi risalire all'art. 24 del codice per la marina mercantile, che non ha riscontro nel codice della navigazione, dato appunto il carattere puramente regolamentare della norma.

L'art. 235 regola il trasferimento di iscrizione del marittimo nelle matricole di altro ufficio: a differenza dell'art. 124 reg. mar e per maggiore cautela, anzichè far precedere, si è preferito far susseguire la cancellazione dalla prima matricola alla iscrizione nella nuova matricola.

L'art. 236 impone il rilascio di un nulla osta per l'arruolamento dei marittimi che devono prendere imbarco su nave nazionale all'estero: il nulla osta deve essere annotato sul libretto di navigazione, perchè quest'ultimo serve, nel caso in esame, come passaporto per il passaggio della frontiera. Si è invece ritenuto superfluo prescrivere l'annotazione del nulla osta sulla matricola, giacchè ciò che interessa annotare in matricola è l'effettivo imbarco, che naturalmente sarà comunicato dall'autorità consolare con i consueti moduli relativi ai movimenti di marineria, ai sensi dell'art. 226.

E' necessario parimenti il nulla osta dell'autorità marittima per l'arruolamento su navi di bandiera estera (art. 237): per il rilascio di tale nulla osta dovrà essere sentita, qualora leggi speciali lo impongano, l'autorità militare.

CAPO II

Della immatricolazione della gente di mare di prima e di seconda categoria.

Il capo secondo reca le norme particolari per l'immatricolazione della gente di mare di prima e di seconda categoria, nelle quali categorie è stata scissa dal codice la gente di mare di prima categoria del precedente ordinamento.

L'art. 238 completa l'art. 119 del codice, indicando gli ulteriori requisiti necessari per l'immatricolazione nella gente di mare di prima e seconda categoria: nella formulazione della norma è stato tenuto presente il regio decreto-legge 19 maggio 1930, n. 744, recante norme per la iscrizione nelle matricole della gente di mare.

Gli articoli 239 e 240 derivano dagli articoli 82, 84 e 85 reg. mar., che sono stati opportunamente modificati per adattarli ai requisiti previsti dall'art. 119 del codice e dall'art. 238 del presente schema e per aggiornarli con le modifiche subite dall'ordinamento amministrativo dello Stato.

L'art. 241 riproduce sostanzialmente l'art. 88 reg. mar., salva la facoltà di presentare i documenti per l'immatricolazione all'autorità comunale, di cui invece tratta l'art. 227 tra le norme comuni alla gente di mare di prima, seconda e terza categoria.

L'art. 242, che corrisponde all'art. 83 reg. mar., stabilisce le qualifiche con le quali deve avvenire l'immatricolazione della gente di mare di prima e seconda categoria, avendo cura di creare il necessario coordinamento con le norme che regolano il collocamento della gente di mare. Nella sostanza la norma non si allontana da quella che è la prassi attuale.

L'art. 243 riproduce, opportunamente riveduto, l'art. 81 reg. mar. Va precisato che col n. 13 dell'art. 243 si è prescritta l'annotazione dei periodi di inabilità al lavoro marittimo per infortuni e malattie, che danno diritto alle prestazioni di legge, a ragion veduta tralasciando di far menzione della natura clinica delle malattie ciò sia per evitare un complesso di accertamenti molto difficili specie nei casi controversi circa la natura degli infortuni e delle malattie, sia per non creare preoccupazione al marittimo di vedere rese pubbliche le sue condizioni fisiche.

CAPO III

Della immatricolazione della gente di mare di terza categoria.

Il capo terzo contiene le norme particolari per l'immatricolazione della gente di mare di terza categoria, che all'incirca corrisponde alla seconda categoria del precedente ordinamento.

Tenuto conto dei più modesti compiti (traffico locale e pesca costiera) che sono riservati a questa categoria, si è cercato di ridurre al minimo i requisiti (art. 244) e i documenti necessari per l'iscrizione (art. 245) e di semplificare nella massima misura possibile la tenuta delle matricole (art. 247).

L'art. 246 stabilisce le qualifiche con le quali si effettua l'immatricolazione: l'eccezione posta nel capoverso deriva dalla considerazione che vi possono essere persone che al momento della immatricolazione siano in possesso di qualifiche superiori a quelle indicate al primo comma.

CAPO IV

Dei titoli professionali per i servizi di coperta.

Come è noto, l'art. 123 del codice ha riordinato e sistemato, in maniera più aderente alle attuali esigenze, la materia dei titoli professionali del personale marittimo. Più che a fissare le linee fondamentali della disciplina, come asserisce la relazione al codice (n. 84), il citato articolo si è limitato alla pura e semplice elencazione dei titoli professionali ed ha lasciato al regolamento il compito di disciplinare, nel modo più completo, l'intera materia più particolarmente si deve dire che è stata rinviata al regolamento la determinazione sia dei requisiti per il conseguimento dei titoli sia dei limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo. Al regolamento è stata altresì rinviata la determinazione delle altre qualifiche relative all'esercizio della professione marittima, oltre che dei requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca.

Oltremodo vasta e delicata è, perciò, la materia che si è dovuta disciplinare nel nuovo regolamento.

Il capo quarto si occupa dei titoli professionali per i servizi di coperta, che, secondo l'art. 123 del codice, sono i seguenti

1) capitano superiore di lungo corso;

2) capitano di lungo corso;

3) aspirante capitano di lungo corso;

4) allievo capitano di lungo corso;

5) padrone marittimo;

6) marinaio autorizzato;

7) capobarca;

8) conduttore.

Sono stati stabiliti i requisiti per il conseguimento di ciascun titolo, prevedendo particolari facilitazioni per il conseguimento dei titoli di capitano superiore di lungo corso (art. 249) e di capitano di lungo corso (art. 248) da parte degli ufficiali di vascello, provenienti dai corsi normali dell'accademia navale (con esclusione quindi dei corsi riservati agli ufficiali di complemento), iscritti nei ruoli della marina militare.

Sono stati poi stabiliti i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo: a favore dei capitani superiori di lungo corso si è stabilita l'esclusività del comando di taluni più importanti tipi di navi da passeggeri (art. 249); ai capitani di lungo corso è stata data l'abilitazione al comando di tutte le altre navi di qualsiasi stazza e destinazione.

Per quanto riguarda i requisiti per la specializzazione del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca, si sono creati i titoli di *padrone marittimo per la pesca* (art. 254), di marinaio autorizzato alla pesca mediterranea (art. 257), di capo barca per la pesca costiera (art. 261) e di conduttore per la pesca costiera (art. 264). Le norme di questo capo sono tutte di nuova formulazione dati gli enormi progressi compiuti dalla tecnica delle costruzioni navali, che ha creato navi dalle dimensioni sempre più elevate e dai meccanismi sempre più complicati, si è sentita la necessità di riformare *ab imis*, per adattarlo alle moderne esigenze, l'attuale antiquato ordinamento dei titoli professionali per i servizi di coperta che risale all'epoca in cui la costruzione degli scafi metallici e la navigazione a propulsione meccanica erano appena agli inizi. E' per questi motivi che il nuovo ordinamento introduce requisiti più severi per il conseguimento dei singoli titoli ed applica un criterio di più intensa gradualità nella fissazione dei limiti della abilitazione professionale.

CAPO V.

Dei titoli professionali per i servizi di macchina.

Il capo quinto si occupa dei titoli professionali per i servizi di machina, che, secondo l'art. 123 del codice, sono i seguenti

1) capitano superiore di macchina;

2) capitano di macchina;

3) aspirante capitano di macchina;

4) allievo capitano di macchina;

5) meccanico navale;

6) fuochista autorizzato;

7) motorista abilitato;

8) marinaio motorista.

Sono stati stabiliti i requisiti per il conseguimento di ciascun titolo, prevedendo particolari facilitazioni per il conseguimento dei titoli di capitano superiore di macchina (art. 265), di capitano di macchina (art. 266), di aspirante capitano di macchina (art. 267) e di allievo capitano di macchina (art. 268), da parte degli ufficiali del genio navale, iscritti nei ruoli della marina militare; facilitazioni sono state introdotte per il conseguimento del titolo di meccanico navale di prima classe da parte dei meccanici della marina militare.

Sono poi stati stabiliti i limiti dell'abilitazione professionale propria a ciascun titolo

Nella formulazione delle norme di questo capo si è tratto giovamento dalla legge 20 giugno 1935, n. 1320, che ebbe a dettare norme per il conseguimento dei gradi di macchinista navale, macchinista per motonavi, motorista navale ed elettricista e delle autorizzazioni a condurre motori di limitata potenza.

CAPO VI.

Delle abilitazioni professionali del personale tecnico delle costruzioni navali.

Per quanto riguarda il personale tecnico delle costruzioni navali il codice rinvia al regolamento la disciplina delle seguenti materie:

1) la determinazione dei requisiti per la iscrizione nei registri (art. 119, ultimo comma);

2) la cancellazione degli iscritti dai registri (art. 120, ultimo comma);

3) la reiscrizione nei registri (art. 121, capoverso);

4) la forma e gli effetti del certificato d'iscrizione nei registri (art. 122);

5) la determinazione dei limiti delle abilitazioni professionali (art. 123, ultimo comma).

Il capo sesto provvede a soddisfare appunto a tutti codesti adempimenti.

Dopo gli articoli 275 e 276, che disciplinano rispettivamente il registro (determinandone la forma e il contenuto e specifi-

cando gli organi autorizzati a tenerlo) ed il certificato di iscrizione, gli articoli 277 280 si occupano degli ingegneri navali (art. 277), dei costruttori navali (art. 278), degli allievi maestri d'ascia (art. 279) e dei maestri d'ascia (art. 280), determinando per i primi tre i requisiti per l'iscrizione nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali e per i maestri d'ascia i requisiti per il conseguimento dell'abilitazione all'esercizio della professione (cfr. art. 123, penultimo comma, codice). Per i costruttori navali e per i maestri d'ascia gli articoli 278 e 280 determinano altresì i limiti dell'abilitazione professionale.

L'art. 281 determina, infine, le cause che danno luogo alla cancellazione dai registri del personale tecnico.

CAPO VII.

Degli esami.

Il capo settimo disciplina gli esami per il conseguimento dei titoli professionali indicati dall'art. 123 del codice, delle specializzazioni del personale di coperta nei servizi inerenti all'esercizio della pesca, delle abilitazioni a perito stazzatore (v art. 206) e a maestro d'ascia (v. art. 280).

La materia è ora disciplinata, con eccessiva minuziosità, dagli articoli 135-170, 185-188 e 192-202 del regolamento del 1879: una accurata revisione di questi articoli, condotta anche sulla base delle norme che disciplinano gli esami per l'ammissione ai pubblici impieghi, ha consentito di ridurre in misura cospicua, senza scapito della completezza, il numero delle norme del presente schema.

A seconda dell'importanza dei titoli, le sessioni di esami sono tenute presso le direzioni marittime (art. 282), presso gli uffici di compartimento (art. 283) e presso gli uffici circondariali (art. 284).

CAPO VIII.

Disposizioni varie per i titoli professionali.

Competente al rilascio delle patenti di capitano superiore di lungo corso e di macchina, è, a norma dell'art. 124 del codice, il direttore marittimo. L'articolo ora citato dispone che il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali è di competenza del capo del compartimento e dei capi degli altri uffici indicati dal regolamento L'art. 295 determina la competenza del capo del compartimento o del capo del circondario: a quest'ultimo è stato attribuito il rilascio dei titoli di capobarca per il traffico locale e per la pesca costiera, di motorista abilitato, di conduttore, di marinaio motorista, nonchè dell'abilitazione all'esercizio della professione di maestro d'ascia; per gli altri titoli, salva la competenza attribuita dal codice al direttore marittimo, è competente il capo di compartimento.

Trattandosi di norme di dettaglio, che non possono incidere sui diritti e sulle facoltà dei singoli, si è ritenuto opportuno (art. 297) di fare oggetto di decreto ministeriale la composizione e la costituzione delle Commissioni giudicatrici, la effettuazione degli esami, gli esperimenti pratici, la determinazione dei documenti per l'ammissione agli esami per questi ultimi s'intende che si tratta di documenti necessari a comprovare i requisiti per l'ammissione, posti dagli articoli precedenti per ogni singolo titolo.

Già l'art. 62 del codice della marina mercantile prescriveva che la navigazione necessaria per il conseguimento delle patenti di capitano e padrone doveva essere eseguita almeno per metà su navi nazionali questo principio è riprodotto dall'art. 298, che peraltro lo generalizza, per il conseguimento di tutti i titoli professionali, per i quali sia prescritto il compimento di un dato periodo di navigazione. Lo stesso art. 298 precisa che la navigazione deve essere in ogni caso effettuata su acque marittime e che quella effettuata per il traffico locale e per la pesca costiera è valida soltanto per il conseguimento dei titoli di capobarca, di conduttore, di fuochista autorizzato, di motorista abilitato e di marinaio motorista.

Per comprendere la portata dell'art. 301, bisogna rifarsi agli articoli 250, 266, 267 e 270, che fissano, in relazione alla navigazione compiuta con determinate funzioni, alcuni limiti dell'abilitazione professionale propria dei titoli di aspirante capitano di lungo corso, di capitano di macchina, di aspirante capitano di macchina o di meccanico navale di prima classe: ora, l'art. 301 prescrive appunto che sul libretto di navigazione e sulla matricola sia annotato il conseguimento dei requisiti che abilitano ad esercitare attribuzioni di importanza maggiore di quelle precedentemente possedute.

TITOLO V

DEL REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

CAPO I.

Dell'ammissione della nave alla navigazione.

SEZIONE I *Dell'individuazione della nave.*

Il titolo quinto, che mira a porre la disciplina regolamentare del corrispondente titolo del codice, è, come questo, suddiviso in tre capi, che rispettivamente si occupano dell'ammissione della nave alla navigazione, della navigabilità della nave, dei documenti di bordo.

Come è noto, l'art. 136 del codice alla bipartizione del precedente ordinamento (tra navi maggiori e navi minori ovvero tra navi e galleggianti, operanti rispettivamente nel settore privatistico ed in quello pubblicistico) ha sostituito una tripartizione (valida sia agli effetti privatistici che pubblicistici) in navi maggiori, navi minori e galleggianti.

Stando alle definizioni del codice, navi maggiori sono le navi alturiere; navi minori sono le navi costiere, quelle del servizio marittimo dei porti e quelle addette alla navigazione interna; galleggianti sono i mezzi mobili galleggianti adibiti a qualsiasi servizio attinente alla navigazione o al traffico in acque marittime o interne. Mentre quest'ultima definizione appare sufficientemente chiara, e non abbisognevole di ulteriori specificazioni, a molti inconvenienti potrebbero dar luogo nella pratica le sommarie definizioni delle navi maggiori e delle navi minori, tanto più se, volendo attenersi al criterio della destinazione che sembra adombrato nell'art. 136 del Codice, si lasciasse alla libera determinazione dei privati il decidere se una nave vada iscritta nelle matricole delle navi maggiori o nei registri delle navi minori. Valutati tutti i possibili criteri per rendere più concreta la distinzione tra navi maggiori e navi minori, si è finito col concludere che il criterio meno pericoloso sia quello di attribuire al capo del compartimento la decisione, da formularsi caso per caso, sugli elementi che caratterizzano la nave maggiore e la nave minore, senza peraltro astrarre completamente dalla destinazione che il proprietario intende conferire al proprio mezzo. Gli elementi che il capo di compartimento deve prendere in considerazione, nell'emanare la sua decisione, sono elencati dall'art. 302 del presente regolamento: caratteristiche, dotazioni e sistemazioni riservate all'equipaggio. Sulla base di tali elementi viene deciso se la nave è atta alla navigazione d'altura o alla navigazione costiera. Per navigazione d'altura si deve considerare la navigazione che non è costiera; per navigazione costiera si intende la navigazione lungo le coste continentali e insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia: quest'ultima definizione, che nella sostanza non differisce da quella posta dall'art. 5 del regolamento di sicurezza delle navi mercantili (approvato con regio decreto 23 maggio 1932, n. 719), è esplicitamente contenuta nell'ultimo comma dell'art. 302.

L'art. 303, riservando appunto al capo del compartimento la determinazione se la nave si debba iscrivere nelle matricole o nei registri, fa obbligo al proprietario di presentare la documentazione relativa alle caratteristiche della nave o del galleggiante, alle dotazioni e alle sistemazioni riservate all'equipaggio, unitamente ad una dichiarazione dalla quale risulti la destinazione che si intende dare alla nave o al galleggiante.

Posto che le navi minori e i galleggianti sono destinati ad esplicare la loro attività nell'ambito dei porti e, al massimo, entro le venti miglia dalla costa, è evidente che tali costruzioni normalmente non siano idonee a recarsi all'estero. Tuttavia, considerando che vi sono casi particolari nei quali tale trasferimento è assolutamente necessario (trasferimento all'estero, per svolgere ivi la normale attività) o è opportuno non ostacolare (zone di confine, adiacenti ad acque territoriali straniere), l'art. 304 sottopone ad autorizzazione dell'autorità marittima il compimento, da parte di navi minori e galleggianti, di viaggi per mare. Nella stessa norma si è definita la zona nella quale possono navigare le navi minori ed i galleggianti iscritti nei registri consolari.

L'art. 138, terzo comma, del codice dispone che « la stazzatura è eseguita secondo le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali ». Questa materia è quindi esclusa dalla disciplina del regolamento: conviene però notare che l'art. 139 del codice, dettando le norme per la stazzatura all'estero, rinvia al regolamento la fissazione del termine entro il qua-

le deve essere nuovamente eseguita la stazzatura in via definitiva in un porto dello Stato: a ciò appunto provvede l'articolo 305.

Un altro rinvio al regolamento in materia di stazzatura è contenuto nel primo comma dell'art. 138 del codice, che affida la esecuzione delle operazioni di stazzatura al Registro italiano navale, a mezzo di ingegneri navali, « o di altri periti stazzatori abilitati a norma del regolamento »: in conseguenza, con gli articoli 306 e 307 sono state dettate le norme relative all'esame di abilitazione e al rilascio dei relativi certificati.

I segni di individuazione della nave o del galleggiante (nome o numero, luogo dell'ufficio di iscrizione) devono essere, a norma dell'art. 142 del codice, segnati sullo scafo nei modi stabiliti dal regolamento: gli articoli 308 e 309 stabiliscono tali modi sulla falsariga degli articoli 261 e 900 (terzo comma) del regolamento del 1879, opportunamente modificati in relazione a quella che è divenuta la prassi normale. Va notato che l'art. 142 indica i segni di individuazione che *obbligatoriamente* vanno segnati sullo scafo: nulla vieta, perciò, che per le navi minori e i galleggianti, indicati nel capoverso dell'art. 141 del codice, continui l'uso di aggiungere sullo scafo anche il nome col quale sono stati contraddistinti.

SEZIONE II: *Dei requisiti di nazionalità.*

Questa sezione mira a porre la regolamentazione degli articoli 143 e 144 del codice. Dato che tali articoli pongono una disciplina completamente nuova per quel che riguarda le società autorizzate ad avere in proprietà navi italiane, gli articoli 310-313 non trovano rispondenza nelle norme del precedente regolamento: essi sono stati formulati tenendo conto dei vari tipi di società regolati dal codice civile.

L'art. 310 reca, in adempimento al rinvio contenuto nel secondo comma dell'art. 143 del codice, la determinazione precisa degli elementi in base ai quali si deve accertare la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale sociale e negli organi di amministrazione e di direzione.

L'art. 311, oltre a stabilire, a norma dell'ultimo comma dell'art. 143 del codice, le forme con le quali deve essere tenuto l'elenco delle società autorizzate ad avere in proprietà navi italiane, detta le norme che devono essere osservate per l'inclusione in tale elenco.

L'art. 312 chiarisce l'estensione dell'art. 143 del codice che, nel regolare la nazionalità dei proprietari di navi italiane, ha menzionato i cittadini, gli enti pubblici e le società ed ha trascurato di menzionare le associazioni, le fondazioni e le altre istituzioni di carattere privato.

SEZIONE III. *Dell'iscrizione della nave e dell'abilitazione alla navigazione.*

L'art. 313, che deriva dagli articoli 241 e 900 del precedente regolamento, si occupa delle matricole e dei registri delle navi e dei galleggianti.

L'art. 259 del regolamento del 1879 conteneva una minuta descrizione dei tipi di nave, che fu poi superata dalla descrizione più completa e più moderna contenuta negli articoli 8-11 del regolamento di sicurezza (regio decreto 23 maggio 1932, n. 719) essendo tale descrizione tuttora idonea, si è preferito fare rinvio con l'art. 314 alle leggi e ai regolamenti speciali; al capoverso dello stesso articolo è stato invece riprodotto nella sostanza l'art. 260 del precedente regolamento, relativo alle navi da diporto.

Nell'art. 315, che è un completo rifacimento degli articoli 371 e 444 del regolamento del 1879, si è dovuto soprattutto tener conto, per assicurarne l'adempimento, della nuova disciplina dei requisiti di nazionalità e di quella relativa alla imposizione del nome. Per quanto riguarda l'art. 315, n. 5, si precisa che non è sembrato opportuno determinare l'ammontare del deposito, che potrà essere fissato con apposita circolare secondo le particolari contingenze del momento.

L'art. 316 riproduce il principio, già contenuto nel terzo comma dell'art. 900 del precedente regolamento, che le navi minori e i galleggianti vengono iscritti nei registri con un numero progressivo: tuttavia, considerato che per tali mezzi nautici è previsto un unico registro di iscrizione, si è palesata la necessità di far risultare nel registro l'indicazione di nave minore e di galleggiante.

L'art. 317 disciplina la forma e la pubblicità della dichiarazione di rappresentante del proprietario, sostanzialmente riproducendo l'art. 422 del precedente regolamento.

A norma dell'art. 147 del codice, nell'ufficio di iscrizione della nave deve essere domiciliato il proprietario oppure un suo rappresentante. Tale norma è senza sanzione e perciò, dato l'indubbio interesse che ha la pubblica amministrazione alla sua osservanza, si è ritenuto opportuno di stabilire nel regolamento almeno delle sanzioni di carattere amministrativo: a tal fine l'art. 318 prevede, qualora il proprietario abbia domicilio in una località in cui esista un ufficio marittimo autorizzato a tenere le matricole, il trasferimento di iscrizione, d'autorità, della nave presso quest'ultimo ufficio; qualora il trasferimento non sia possibile, non avendo il proprietario domicilio nella predetta località, l'art. 318 prevede, come sanzione, che le notificazioni degli atti relativi alla nave siano fatte, a tutti gli effetti, presso l'ufficio di iscrizione della nave. Si noti che il trasferimento d'iscrizione era già previsto dall'art. 242 del precedente regolamento. Alle sanzioni dell'art. 318 si aggiunge l'ulteriore sanzione prevista dal capoverso dell'art. 376 e consistente nel rifiuto delle spedizioni.

L'art. 319, che corrisponde all'art. 243 reg. mar., prevede il trasferimento volontario dell'iscrizione della nave o del galleggiante dalle matricole o dai registri di un ufficio a quelli di un altro.

Le formalità con le quali si effettua il trasferimento di iscrizione, sia esso volontario o d'ufficio, sono indicate nell'art. 324, che ha unificato la disciplina posta dagli articoli 244 e 245 reg. mar. per le navi maggiori e dagli articoli 903 e 920 reg. mar. per le navi minori e i galleggianti.

Le annotazioni da farsi sulle matricole e sui registri di iscrizione in caso di armamento e di disarmo delle navi sono indicate nell'art. 321, nel quale sono state aggiornate e fuse le norme contenute negli articoli 246 e 247 reg. mar.

Considerato che l'art. 148 del codice ammette la possibilità che le matricole e i registri di iscrizione siano tenuti dalle autorità consolari, l'art. 322 estende all'iscrizione in tali matricole e registri la disciplina vigente per le navi e i galleggianti iscritti presso uffici situati nel territorio dello Stato.

La documentazione necessaria per ottenere l'iscrizione nelle matricole e nei registri è stata già indicata nell'articolo 315: in conseguenza, nel disciplinare il rilascio dell'atto di nazionalità, l'art. 324 ha potuto semplificare in misura notevole il contenuto dell'art. 302 reg. mar. Le modifiche introdotte traggono motivo dall'art. 150 del codice, secondo il quale l'atto di nazionalità deve essere rilasciato dopo avvenuta l'immatricolazione della nave, mentre secondo il codice della marina mercantile esso costituiva l'elemento indispensabile per ottenere l'iscrizione in matricola.

L'art. 325 adatta il contenuto degli articoli 306 e 313 reg. mar. alle esigenze derivanti dagli articoli 150 e 256 del codice: con l'accertamento della corrispondenza tra l'atto di nazionalità e la matricola si esauriscono i compiti dell'ufficio di iscrizione, al quale incombe l'aggiornamento dell'atto di nazionalità con quelle trascrizioni che eventualmente si fossero effettuate dal giorno d'iscrizione della nave fino al ricevimento dell'atto di nazionalità. Si è ritenuto superfluo riprodurre i due capoversi dell'art. 306 reg. mar., relativi alla spedizione dell'atto di nazionalità all'estero, dato che la nave già iscritta in matricola è in possesso, in luogo dell'atto di nazionalità, del passavanti provvisorio.

L'art. 327 unifica la disciplina degli articoli 308 e 921 reg. mar., naturalmente tenendo conto di quanto già dispongono gli articoli 151 e 154 del codice.

Gli articoli 328 e 329, il primo dei quali deriva dall'articolo 309 reg. mar., elencano i documenti che devono essere presentati per la rinnovazione, rispettivamente, dell'atto di nazionalità e della licenza.

L'art. 330 è sostanzialmente conforme all'art. 248 reg. mar.; altrettanto dicasi dell'art. 331, che regola il ritrovamento dell'atto di nazionalità o della licenza, nei confronti dell'art. 314 reg. mar., il quale, peraltro, è stato completato con l'ipotesi del non ancora avvenuto rilascio della nuova carta di bordo in sostituzione di quella smarrita.

Di nuova formulazione è l'art. 332, che impone il visto annuale sulla licenza, per la riconferma della validità e per il pagamento delle relative tasse. La norma va collegata con gli articoli 154 del codice e 327 del presente regolamento relativi alla rinnovazione della licenza. Nel precedente ordinamento la licenza doveva rinnovarsi ogni anno, previo pagamento della relativa tassa: abolito dal codice questo caso di rinnovo, si è reso necessario formulare l'art. 332, onde

evitare la possibilità che per anni ed anni i proprietari delle navi minori e dei galleggianti siano sottratti al pagamento delle tasse.

L'art. 333 riproduce l'art. 439 reg. mar., il cui testo è stato notevolmente semplificato in relazione alle nuove norme sul rilascio del passavanti provvisorio contenute nell'art. 152 del codice.

L'art. 334, di nuova formulazione, pone la regolamentazione dell'ultimo comma dell'art. 153 del codice.

Gli articoli 335 e 336 derivano rispettivamente dagli articoli 442 e 345 del precedente regolamento.

SEZIONE IV · *Dell'uso della bandiera nazionale.*

Le norme sull'uso della bandiera attualmente sono contenute negli articoli 624-627 e 821 reg. mar. nonchè nell'art. 172 del codice per la marina mercantile, che non è stato riprodotto nel codice della navigazione.

L'art. 337 trova i suoi precedenti immediati negli articoli 624, 625 capoverso, e 626, primo comma, del regolamento del 1879. Gli articoli 338, 339 e 340 negli articoli 627 e 821 reg. mar., che sono stati opportunamente riveduti, sia per aggiornarli con gli usi internazionali, sia per uniformarli, fin dove possibile, alle disposizioni vigenti per le navi militari.

L'art. 341, che regola l'uso della bandiera di Stato estero, è invece del tutto nuovo: è sembrato opportuno stabilire che l'uso della bandiera degli Stati esteri all'entrata o all'uscita dai rispettivi porti o durante la permanenza nelle loro acque territoriali è regolato dagli usi internazionali di polizia marittima sulla base del concetto della reciprocità. In base poi alla passata esperienza, onde eliminare gli inconvenienti che talora ebbero a manifestarsi, si è ritenuto necessario fare obbligo ai comandanti delle navi nazionali di domandare istruzione al console circa l'uso della bandiera nazionale e di quella di Stato estero, nella ricorrenza di feste nazionali e di solennità civili di uno Stato estero.

SEZIONE V *Della dismissione della bandiera e della cancellazione dalle matricole e dai registri.*

L'art. 342 regola la vendita giudiziale di navi o di carati di nave, che debba effettuarsi in virtù delle norme del codice che disciplinano i requisiti di nazionalità.

Gli articoli 343 e 344 riproducono, salve alcune modifiche di forma, rispettivamente il primo comma dell'art. 25 e l'articolo 255 reg. mar.

L'art. 345, che è da far risalire all'art. 253 reg. mar. stabilisce con quale forma si effettua la cancellazione delle navi maggiori dalle matricole e delle navi minori e dei galleggianti, nei casi previsti dall'art. 163 del codice.

L'art. 346, opportunamente aggiornando gli articoli 922 e 923 reg. mar. stabilisce le norme per l'esecuzione dell'articolo 161 del codice.

CAPO II

Della navigabilità della nave.

Il capo secondo disciplina la navigabilità della nave: esso si compone di due soli articoli dettati per regolare lo stivaggio delle navi (art. 347) e per rinviare a leggi e regolamenti speciali la materia relativa alle visite ed ispezioni delle navi (art. 348).

La materia dello stivaggio non è compresa nel regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e perciò è stato necessario provvedervi con l'art. 347, che è stato formulato sulla falsariga dell'art. 6 del regio decreto 14 giugno 1914, n. 625.

CAPO III

Dei documenti di bordo.

SEZIONE I: *Del ruolo di equipaggio*

Nel capo terzo è contenuta la disciplina dei documenti di bordo, ripartita in due sezioni rispettivamente dedicate al ruolo di equipaggio ed ai libri di bordo.

La precedente disciplina del ruolo di equipaggio nel precedente regolamento si rinveniva negli articoli 318-344; tale ampia disciplina è stata notevolmente ridotta nel presente schema, sia perchè già nel codice (articoli 169-171) è contenuta una disciplina più ampia di quella che era inserita nel codice per la marina mercantile, sia perchè alcune delle norme del precedente regolamento o erano cadute in disuso o, data la ben nota minuziosità di tale testo, possono formare oggetto di semplici istruzioni ministeriali.

Innovazioni di rilievo al riguardo della subbietta materia non sono state introdotte nel presente schema e perciò qui ci si può limitare ad indicare la derivazione delle singole norme: art. 349 dall'art. 318 reg. mar., art. 350 dall'art. 319 reg. mar., art. 351 dall'art. 320 reg. mar., art. 352 dall'art. 328 reg. mar., art. 353 dagli articoli 321 e 322 reg. mar., art. 354 dagli articoli 334 e 337 reg. mar., art. 355 dall'art. 335 reg. mar., art. 356 dall'art. 324 reg. mar., art. 357 dall'art. 325 reg. mar., art. 358 dall'art. 330 reg. mar., art. 359 dagli articoli 341 e 343 reg. mar. art. 360 dall'art. 342 reg. mar., art. 361 dall'art. 344.

Va comunque segnalato che si è ritenuto opportuno che la cassa nazionale per la previdenza marinara sia sempre informata del rilascio dei ruoli di equipaggio (art. 352, capoverso), innovando all'art. 334 reg. mar., si è poi attribuita, anzichè alla capitaneria, direttamente alla Cassa nazionale per la previdenza marinara la decontazione definitiva dei contributi dovuti (art. 354, terzo comma). Va infine ricordato che mentre per il disarmo l'art. 356 richiede lo sbarco di tutto l'equipaggio, e quindi finchè resta un uomo arruolato a bordo la nave è da considerare armata, viceversa per l'armamento l'art. 356 richiede l'imbarco dell'equipaggio, non di tutto l'equipaggio, e quindi fin dall'imbarco del primo uomo dell'equipaggio la nave si deve considerare armata.

SEZIONE II: *Dei libri di bordo*

L'art. 500, ultimo comma, cod. comm. riservava al regolamento « le norme per l'uniforme tenuta del giornale nautico e dei libri dei quali si compone e per la verificazione dello inventario ». Il rinvio contenuto invece nell'art. 160 del codice della navigazione è di portata più ampia, perchè non si riferisce solo al giornale nautico, ma a tutti i libri di bordo in genere; esso poi non riguarda soltanto la loro tenuta, ma anche la loro vidimazione.

Le norme regolamentari relative alla tenuta dei libri di bordo erano dettate dagli articoli 345-361, che furono poi abrogati e sostituiti dai seguenti provvedimenti:

a) regio decreto 17 dicembre 1885, n. 3612: regolamento per l'uniforme tenuta del giornale nautico dei bastimenti mercantili nazionali (modificato dal regio decreto 6 settembre 1928, n. 2164);

b) regio decreto 19 maggio 1930, n. 760: nuovo regolamento per la tenuta del giornale di macchina delle navi mercantili nazionali.

L'art. 362 riproduce, con modifiche di forma, i capoversi dell'art. 500 cod. comm. e 10 del citato decreto n. 3612, ma la sua portata è stata estesa a tutti i libri di bordo in genere, e non limitata al solo giornale nautico.

Nell'art. 363 sono stati fusi in una unica norma le disposizioni contenute nell'art. 9 del decreto n. 3612 e nell'art. 4 del decreto n. 760, che erano sostanzialmente identiche. Nella formulazione si è tenuto presente l'art. 2219 del codice civile e naturalmente si è parlato genericamente di libri di bordo per soddisfare al precetto dell'art. 160 del codice.

L'art. 364 riproduce, con formula migliorata, l'art. 12 del decreto n. 760, relativo al giornale di macchina: si è ritenuto opportuno estendere la portata di questa norma a tutti i libri di bordo in genere e affermare esplicitamente la facoltà delle autorità marittime o consolari di rilasciare copie o estratti dei libri di bordo: ciò, del resto, è conforme alla prassi attuale.

L'art. 365 riproduce, con formula migliorata, l'art. 12 del decreto n. 3612, opportunamente coordinato con l'art. 146 del codice.

Nell'art. 366 si sono fuse, apportandovi soltanto modifiche di forma, le disposizioni sostanzialmente identiche sul giornale nautico e sul giornale di macchina (articoli 13-14 decreto n. 3612; art. 6 decreto n. 760), estendendone la portata a tutti i libri di bordo.

L'art. 367 trae origine dall'art. 15 del decretto n. 3612 sul giornale nautico: è stata migliorata la formulazione ed è stata estesa la portata della norma ai libri di bordo in genere, compreso quindi anche il giornale di macchina, per il quale non sussisteva una siffatta disposizione nel regolamento del 1930.

L'art. 368 arreca solo modifiche di forma alle corrispondenti norme relative al giornale nautico e al giornale di macchina (art. 17 decreto n. 3612; art. 7 decreto n. 760) si è ritenuto tuttavia opportuno sopprimere la limitazione posta al principio dei due articoli citati (« Qualora nel compiere le formalità.. »), perchè la denuncia al procuratore della Repubblica deve avvenire in qualunque occasione sia stata scoperta l'alterazione del libro di bordo.

L'art. 369 riproduce, tenuto opportuno conto degli articoli 173, 174 e 176 del codice, la normativa posta dagli articoli 6 e 7 del decreto relativo al giornale di macchina. Tale norma è stata poi completata con gli ultimi due commi, che provvedono alla regolamentazione degli articoli 621, 247 e 248 del codice.

L'art. 370 corrisponde all'art. 2 del decreto sul giornale nautico: quest'ultimo articolo è stato peraltro semplificato, perchè esso contiene delle norme che sono state già incluse nel presente regolamento o nello stesso codice. Così si è ritenuto superfluo dire che il giornale generale debba essere conforme al modello allegato, perchè una tale disposizione è stata già dettata, in via liminare (art. 362), per i libri di bordo in genere. Si è ritenuto altresì superfluo dire che nelle prime pagine di detto giornale debbono essere stampate le disposizioni sulla tenuta del giornale nautico, perchè a questo si può provvedere quando si tratterà di redigere il modello del giornale. L'art. 371, nel disciplinare il giornale di navigazione, ripoduce, opportunamente sfrondata, la normativa posta dagli articoli 3 e 4 del decreto sul giornale nautico.

Le annotazioni che devono farsi sul giornale di carico (ex giornale di boccaporto) sono elencate minutamente dal penultimo comma dell'art. 174 del codice: perciò è stato superfluo riportare nell'art. 372 l'elencazione fornita dall'art. 5 del decreto sul giornale nautico.

L'art. 373 riassume in sostanza il lungo art. 3 del decreto n. 760 sul giornale di macchina.

L'art. 374 è stato desunto dall'art. 7 del regio decreto-legge 22 dicembre 1932, n. 1853, recante nuove norme sulla radiotelegrafia a bordo delle navi mercantili, in applicazione della convenzione di Londra del 1929 sulla sicurezza della vita umana in mare. E' stata tralasciata la prima parte della norma, perchè già l'art. 175, capoverso, del codice dispone che « le navi munite di impianto radiotelegrafico devono essere provviste del giornale radiotelegrafico ». Si è premesso, invece, un comma per stabilire che il giornale radiotelegrafico è scritto dal marconista (art. 321, n. 4 cod. nav.) ed è vistato dal comandante.

TITOLO VI

DELLA POLIZIA DELLA NAVIGAZIONE

Capo I

Della partenza e dell'arrivo delle navi.

Il titolo sesto è dedicato alla polizia della navigazione ed è suddiviso in due capi, che si occupano della partenza e dell'arrivo delle navi (capo I) e della polizia di bordo e della navigazione (capo II).

Gli articoli 375 e 378 prevedono il mantenimento dei tradizionali registri delle partenze e degli arrivi delle navi, già regolati dagli artcoli 494 e 652 reg. mar.

L'art. 376 regola il rilascio delle spedizioni, di cui allo art. 179 del codice, stabilendo quali indicazioni devono essere apposte sul ruolo di equipaggio e sulla licenza.

Il capoverso dell'art. 376 richiede un chiarimento. L'art. 147 fa obbligo al proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave di designare un rappresentante ivi residente, presso il quale, nei confronti dell'autorità marittima, si intende domiciliato. Analogo obbligo è posto a carico dell'armatore dall'art. 267 del codice. Ma il codice non prevede alcuna sanzione per la violazione di tali obblighi. Una sanzione è stata perciò posta dagli articoli 318 e 422 del presente regolamento, che sanciscono il trasferimento dell'iscrizione della nave nelle matricole dell'ufficio del luogo di domicilio del proprietario o dell'armatore. Tale sanzione non solo è blanda, ma talvolta è addirittura inapplicabile: quando cioè il proprietario o l'armatore abbia il domicilio in località terrestre.

Ad ovviare all'inconveniente, è sembrato perciò opportuno dare facoltà all'autorità marittima di rifiutare le spedizioni della nave nel caso di mancata nomina del rappresentante del proprietario o dell'armatore e di impossibilità del trasferimento d'iscrizione della nave. Si tratta non di un dovere assoluto, ma di semplice facoltà dell'autorità marittima, che naturalmente sarà esercitata solo nei casi più gravi, nei quali si palesi del tutto ingiustificato l'atteggiamento riluttante del proprietario o dell'armatore ad uniformarsi alle disposizioni del codice.

La formulazione dell'art. 377 è stata resa molto più chiara, nei confronti del precedente art. 498 reg. mar.: per le « spedizioni » delle navi straniere si è distinta l'ipotesi in cui sia consentito il deposito delle carte di bordo presso il console dall'ipotesi in cui tale deposito avviene presso l'autorità marittima locale: nella prima ipotesi il rilascio delle « spedizioni » si concreta formalmente in separato « permesso di partenza »; nella seconda ipotesi consiste nel « visto » da apporsi sulle carte di bordo, sempre previo il « nulla osta » consolare, qualora nel porto risieda un console della nazione, della quale la nave batta bandiera.

L'art. 653 reg. mar. è stato parzialmente riprodotto dallo art. 181 del codice. Le disposizioni che ne sono rimaste fuori, e che sono tuttora costantemente applicate all'arrivo delle navi, sono state trasferite negli articoli 379 e 381 del presente regolamento.

Per quanto riguarda l'ammissione a pratica, l'ultimo capoverso dell'art. 181 del codice rinvia al regolamento le « norme speciali per le navi addette ai servizi locali, per le navi da pesca e per quelle da diporto ».

A ciò si è provveduto con l'art. 380: è norma che non ha precedenti nel regolamento del 1879 e che fu a suo tempo concordata col C.O.N.I., con l'allora Commissariato generale per la pesca e con le associazioni sindacali esistenti prima del 1943.

Del pari nuovo è l'art. 382, che è stato suggerito da quanto già si pratica da parte dei comandanti di nave, pur nell'assenza di una esplicita norma al riguardo.

Capo II.

Della polizia di bordo e della navigazione.

L'art. 383 unifica la disciplina contenuta negli articoli 310 e 311 reg. mar. adattandola alle nuove norme poste dall'articolo 199 del codice.

L'art. 384 riproduce l'art. 88 cod. mar. merc., che non trova riscontro nel nuovo codice: è sembrato superfluo prescrivere la menzione nel giornale nautico, richiesta dall'art. 632, reg. mar., della consegna delle armi e delle munizioni da parte dei passeggeri.

L'art. 385 contiene le norme per l'esecuzione dell'articolo 194 del codice, relativo all'imbarco di merci vietate o pericolose: in conformità dell'art. 633 reg. mar., si stabilisce che il comandante della nave deve compilare processo verbale dei provvedimenti adottati. Si è inoltre aggiunto che il comandante del porto deve dare avviso all'autorità doganale delle merci sbarcate e della località dove esse sono custodite.

TITOLO VII

DEGLI ATTI DI STATO CIVILE IN CORSO DI NAVIGAZIONE

Il codice della navigazione (articoli 203-212) ha conferito alla materia degli atti di stato civile in corso di navigazione una organica e compiuta disciplina, che è stata coordinata sia con le norme sull'ordinamento dello stato civile sia con le disposizioni del codice civile che disciplinano la morte presunta.

Le norme regolamentari contenute nel titolo settimo, ad eccezione dell'art. 388, sono tutte di nuova formulazione: esse non trovano corrispondenza negli articoli 588-598 reg. mar., perché alcuni di questi articoli sono stati trasferiti nel codice, mentre i restanti si sono rilevati inadatti alla nuova disciplina del codice.

Tenuto conto dell'opportunità dell'adozione di criteri uniformi nella compilazione degli atti di stato civile a bordo delle navi, con l'art. 386 si conferisce al Ministro per la marina mercantile il potere di stabilire formule appropriate per ogni singolo atto, le quali offrono anche garanzia della inserzione di tutti gli elementi essenziali. Nell'occasione si è provveduto anche a chiarire che, nel fare menzione sul giornale generale e di contabilità degli atti di stato civile iscritti sul ruolo di equipaggio, si deve aver cura di indicare le generalità delle persone cui l'atto si riferisce e dei testimoni.

Secondo le circostanze nelle quali è avvenuta, la scomparizione in mare può offrire la certezza o meno che lo scomparso sia deceduto; si è perciò ritenuto necessario stabilire all'art. 387 che nei processi verbali di scomparizione il comandante della nave debba indicare se ricorrano o meno gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere. Lo stesso art. 387 chiarisce poi la competenza territoriale del procuratore della Repubblica, al quale le autorità marittime e consolari debbono trasmettere i processi verbali di scomparizione.

L'art. 388 risulta da un aggiornamento delle norme contenute nell'art. 591 reg. mar.: esso detta le direttive che devono seguire le autorità marittime e consolari per l'accertamento delle persone scomparse in un naufragio, qualora siano andate perdute le carte di bordo.

L'art. 389 stabilisce la tenuta di un apposito registro presso le autorità marittime e consolari, sul quale debbono essere redatti i processi verbali dei quali è cenno nell'art. 208 del codice.

In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparizione provvedono, a norma dell'art. 209 del codice, le autorità marittime o consolari: la competenza delle predette autorità è determinata, qualora vi siano dei naufraghi, dal luogo del sinistro se è avvenuto in acque territoriali o dal luogo nel quale approda la maggior parte dei naufraghi: l'art. 390 si preoccupa che i verbali di interrogatorio dei naufraghi approdati in altra località siano trasmessi all'autorità competente a redigere i processi verbali di scomparizione.

TITOLO VIII
DEGLI OGGETTI APPARTENENTI A PERSONE MORTE O SCOMPARSE IN VIAGGIO

Il titolo ottavo detta le norme per l'esecuzione dell'articolo 195 del codice, riguardante la custodia degli oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio. Tale articolo rinvia espressamente al regolamento la determinazione dei modi con i quali deve essere dato avviso della consegna all'autorità marittima o consolare degli oggetti appartenenti alle persone decedute o scomparse nonchè la determinazione delle modalità della loro vendita e del deposito del ricavato per conto di chi spetta.

La materia è stata finora regolata dagli articoli 600-622 del regolamento del 1879.

L'art. 391 regola la formazione dell'inventario degli oggetti, riproducendo sostanzialmente l'art. 600 reg. mar. L'ultimo comma affida la custodia degli oggetti al comandante della nave: la norma deriva dall'art. 601 reg. mar., sfrondato da tutte le norme ritenute superflue.

Sostanzialmente identico all'art 602 reg. mar., è l'art. 392, che dispone la distruzione degli oggetti nel caso che la morte sia avvenuta per malattia trasmissibile o contagiosa.

L'art. 393, che deriva dagli articoli 603 e 604 reg. mar., elenca i documenti che il comandante della nave deve consegnare all'autorità marittima o consolare, unitamente agli oggetti appartenenti alla persona deceduta.

L'art. 394 è di nuova formulazione e regola il caso in cui il decesso sia avvenuto a bordo di nave non munita del giornale nautico: in tal caso è affidata all'autorità marittima o consolare la compilazione di un processo verbale, che constati l'adempimento delle formalità dianzi accennate.

L'art 395 riproduce nella sostanza il capoverso dell'articolo 605 reg. mar., disponendo che l'autorità marittima o consolare esegua le opportune indagini, qualora sorgano dubbi di occultazione di oggetti appartenenti alla persona deceduta.

L'art. 396, che deriva dai primi due commi dell'art. 608 reg. mar., regola il caso che la nave sulla quale si trovava la persona deceduta approdi in porto estero: l'autorità consolare, qualora non abbia la possibilità di provvedere alla custodia degli oggetti, deve provvedere ad inoltrarli, con la stessa nave o per altra via, alla competente autorità marittima nazionale.

L'art. 397, che corrisponde all'art. 611 reg. mar., regola il caso che la persona deceduta sia straniera.

L'art. 398 è di nuova formulazione e dispone per l'avviso nell'albo comunale dell'avvenuta consegna all'autorità marittima o consolare degli oggetti appartenenti alla persona deceduta.

L'art. 399, che corrisponde all'art. 620 reg. mar., regola le forme con le quali deve avvenire la vendita degli oggetti nel caso previsto dal capoverso dell'art. 195 del codice. Infine, l'art. 400, che è di nuova formulazione, estende le norme del presente titolo, in quanto compatibili, anche ai casi di scomparizione in mare o di assenza da bordo per qualsiasi motivo. Naturalmente si intende che all'applicazione di tali norme non si procede quando l'assenza è temporanea e quando vi è probabilità del ritorno della persona allontanatasi da bordo.

TITOLO IX
DISPOSIZIONI SPECIALI

CAPO I.
Della navigazione da diporto

Il titolo nono è suddiviso in due capi, che si occupano rispettivamente della navigazione da diporto e della pesca.

Il primo capo pone le norme per l'esecuzione degli articoli 213-218 del codice, dedicati alla navigazione da diporto. Tali articoli dettano una compiuta ed organica disciplina della materia, che non trova riscontro nel precedente codice per la marina mercantile; ugualmente le norme del presente capo sono tutte di nuova formulazione, giacchè nel regolamento del 1879 si rinveniva solo qualche sporadica norma in materia di navigazione da diporto.

Di particolare rilievo è l'art. 401 che dichiara l'applicabilità, in via di principio, delle disposizioni speciali sulla navigazione da diporto anche « alle navi non originariamente destinate al diporto per il tempo durante il quale sono utilizzate a tale scopo ». La norma mira a favorire lo sviluppo dello sport nautico, consentendo anche a coloro che non posseggono imbarcazioni da diporto di godere delle particolari facilitazioni previste per questa specie di navigazione: comunque, per prevenire la possibilità di abusi, viene richiesta la preventiva autorizzazione del comandante del porto.

Il primo comma dell'art 213 del codice riserva al regolamento le norme per il conseguimento dell'abilitazione al comando, da parte di chi ne è proprietario, delle navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore a cinquanta tonnellate: il rinvio è soddisfatto dall'art. 402, che impone il superamento di un esame pratico oppure di un esame teorico-pratico, secondo che l'abilitazione sia chiesta per comandare navi non superiori a venticinque tonnellate o navi tra le venticinque e le cinquanta tonnellate. Lo stesso art. 402 stabilisce la composizione della commissione di esame.

L'art. 403 detta le norme per l'esecuzione del secondo comma dell'art. 213 del codice, il quale consente anche alle associazioni nautiche, autorizzate dal Ministro per la marina mercantile, di rilasciare l'abilitazione al comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate.

L'art. 404, ai fini del godimento delle facilitazioni finora accennate, equipara alle navi a vela le navi a vela provviste di motore ausiliario, semprechè questo imprima alla nave una velocità non superiore alle sette miglia orarie: è però necessario che l'esame verta anche sulla condotta del motore.

L'art. 405 disciplina il comando di navi marittime in acque interne e viceversa.

L'art. 218 del codice consente l'esercizio della pesca, purchè non a scopo di lucro, con le navi da diporto, secondo le modalità stabilite dal regolamento: a ciò provvede l'art. 406.

Il quarto comma dell'art. 213 del codice stabilisce che l'abilitazione non è necessaria per comandare navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate: l'articolo 407 chiarisce che di tale facilitazione godono anche coloro che non sono i proprietari delle navi e anche quando le navi sono di proprietà di associazioni nautiche. Un altro chiarimento contiene l'art. 407: esso dichiara che per navi da diporto si intendono anche le navi destinate al noleggio per diporto. Ma la norma di maggior rilievo dell'art. 407 è quella contenuta nell'ultimo comma, che esenta dall'obbligo della licenza le piccole imbarcazioni a remi destinate a manifestazioni sportive o a diporto dei bagnanti, quali iole, canoe, pattini, sandolini, mosconi e simili: è di tutta evidenza l'opportunità dell'esonero per tali tipi di imbarcazioni, che sono tutte di modestissime dimensioni e destinate a navigare in un limitatissimo spazio acqueo.

CAPO II.
Della pesca.

Il capo secondo, dedicato alla pesca, si compone del solo art. 408 che, in adempimento al rinvio di cui all'art. 220 del codice, stabilisce i criteri per la distinzione fra pesca costiera, pesca mediterranea e pesca oltre gli stretti.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ DELLA NAVE E DELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I.

DELLA COSTRUZIONE DELLA NAVE

Il libro II, intitolato alla proprietà della nave ed all'esercizio della navigazione, reca la disciplina regolamentare delle norme contenute nel libro II del codice e, come quest'ultimo, è suddiviso nei seguenti quattro titoli:

I) Della costruzione della nave;

II) Della proprietà della nave;

III) Dell'esercizio della navigazione;

IV) Del contratto di arruolamento.

L'art. 409, nel regolare la forma della dichiarazione di costruzione della nave o del galleggiante, riproduce sostanzialmente i primi due commi dell'art. 226 reg. mar. Si è peraltro determinato nel primo comma l'ufficio competente a ricevere la dichiarazione stessa.

La dichiarazione ad ufficio non autorizzato a tenere il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione è disciplinata dall'art. 410, in conformità del disposto dell'art. 229 reg. mar.

L'art. 411 specifica le indicazioni che deve contenere il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione, previsto dall'art. 234 del codice.

L'art. 412 è di nuova formulazione: esso mira a disciplinare la notificazione dell'ordine di sospensione della costruzione nei casi previsti dall'art. 236 del codice.

Il contratto di costruzione delle navi e dei galleggianti di più modeste dimensioni può essere fatto, a norma del secondo comma dell'art. 237 del codice, anche verbalmente. In tal caso, ai fini della pubblicità l'art. 239 del codice autorizza la trascrizione della dichiarazione del costruttore con sottoscrizione autenticata. L'art. 413, che può farsi risalire all'ultimo comma dell'art. 226 reg. mar., mira a determinare il contenuto di tale dichiarazione.

TITOLO II.

DELLA PROPRIETA' DELLA NAVE

Il titolo II, intitolato alla proprietà della nave per mantenere il parallelismo con i titoli del codice, in definitiva detta esclusivamente la disciplina per l'esecuzione delle norme del codice riguardanti la pubblicità navale.

L'art. 414 regola l'esecuzione della pubblicità, specificando chi è il funzionario competente ad eseguire e firmare le trascrizioni e le annotazioni e prescrivendo che le domande di pubblicità devono essere annotate sul repertorio in ordine di presentazione.

L'art. 415, per l'ipotesi che sia richiesta la trascrizione di atti riguardanti più navi, generalizza la norma contenuta nell'art. 413 reg. mar.

L'art. 416, che deriva dall'art. 393 reg. mar., consente la trascrizione di atti relativi a navi perite.

L'art. 417 disciplina la trascrizione di atti scritti in lingua straniera, sostanzialmente riproducendo l'art. 403 reg. mar.

Di nuova formulazione è l'art. 418, che conferma per la pubblicità navale il principio posto dall'art. 2677 cod. civ. circa l'orario per il ricevimento delle domande di pubblicità.

Del pari di nuova formulazione è l'art. 419, che si collega alla nuova disciplina posta dal codice per quel che riguarda i requisiti di nazionalità: la norma fa obbligo all'ufficio che deve provvedere alla trascrizione di un atto di trasferimento della proprietà di nave o di galleggiante di accertare se il nuovo proprietario sia in possesso dei requisiti per avere in proprietà navi italiane; mancando tali requisiti, si fa obbligo allo stesso ufficio di promuovere i conseguenti provvedimenti, previsti dagli articoli 158 e 159 del codice.

L'art. 420, che mira ad assicurare la conservazione dei documenti presentati per la pubblicità, deriva dall'art. 418 reg. mar. e soddisfa al rinvio di cui al penultimo comma dell'art. 256 del codice: si è tuttavia notevolmente semplificata la formulazione, sulla falsariga dell'art. 2664 Codice civile.

TITOLO III.

DELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

CAPO I.

Dell'armatore e del raccomandatario.

Il titolo III, dedicato all'esercizio della navigazione, è suddiviso in due capi:

I) Dell'armatore e del raccomandatario;

II) Dell'armamento e del disarmo delle navi.

L'art. 422, che risale all'art. 422 reg. mar., stabilisce le forme con le quali deve essere fatta la designazione di rappresentante dell'armatore, di cui all'art. 267 del codice. Poichè quest'ultimo articolo comporta l'obbligo dell'armatore di designare in determinati casi un suo rappresentante, ma non prevede alcuna sanzione per la violazione dell'obbligo stesso, con l'ultimo comma dell'art. 422 ci si è preoccupati di porre almeno una sanzione di carattere amministrativo: la sanzione è analoga a quella prevista dal precedente art. 318, cioè il trasferimento dell'iscrizione della nave nel registro dell'ufficio nella cui circoscrizione è compreso il luogo del domicilio dell'armatore ovvero della sede della società di armamento. Una ulteriore sanzione di carattere amministrativo, consistente nel rifiuto delle spedizioni, è poi prevista dall'art. 376.

L'art. 423 soddisfa al rinvio di cui all'art. 268 del codice, stabilendo la forma del processo verbale con il quale viene raccolta la dichiarazione verbale di armatore.

L'art. 289 del codice rinvia al regolamento le norme per la tenuta del registro delle raccomandazioni sottolineandosi la stretta aderenza di questa attività con quella dell'armamento e con l'organizzazione amministrativa marittima. In relazione a ciò l'art. 424 stabilisce che il registro è tenuto presso gli uffici circondariali marittimi e che esso è conforme al modello stabilito dal Ministro per la marina mercantile. Nella predisposizione di tale modello, naturalmente si avrà cura di fare indicare, oltre i nomi del raccomandante e del raccomandatario e quello delle navi raccomandate, la data del rilascio della procura e il periodo della sua validità. Parimenti, dovranno essere annotate le limitazioni poste dal raccomandante ed inoltre le successive modifiche e la revoca della procura.

Ai fini di una rapida e sicura consultazione, si è disposta altresì la tenuta di due indici alfabetici, uno contenente i nomi dei raccomandatari e l'altro i nomi delle navi raccomandate.

Per gli spedizionieri, non prescrivendo nulla al riguardo il codice, è sembrato opportuno conservare la libertà di forma ora esistente, per non creare troppi intralci e complicazioni alla vita del traffico marittimo.

L'ammissione negli uffici di porto di persone incaricate di espletare pratiche per conto di armatori, raccomandatari, spedizionieri o comandanti di navi è stata sottoposta all'autorizzazione del comandante del porto dall'art. 525, in conformità della prassi sinora seguita sulla base dell'art. 76 reg. mar.

CAPO II.

Dell'armamento e del disarmo delle navi.

Il capo II, che è dedicato all'armamento e al disarmo delle navi, corrisponde al capo XI del titolo II del regolamento del 1879, che è stato notevolmente ridotto, sia perchè sono state eliminate alcune norme che potranno trovare più idonea sede, dato il loro carattere di puro dettaglio, in istruzioni e circolari ministeriali, sia perchè altre norme sono state trasferite, pur nell'ambito del presente schema, in sede più confacente alla materia da esse disciplinate.

L'art. 426, che non trova alcun immediato riscontro nelle norme del regolamento del 1879, determina i poteri del comandante di porto nella formazione dell'equipaggio, sulla base della legislazione che si è venuta formando dopo l'emanazione del predetto regolamento. Della massima importanza, sia ai fini della sicurezza della navigazione sia a quelli della tutela del lavoro marittimo, è il principio introdotto nel secondo comma, per cui il comandante del porto deve controllare, anche in mancanza delle tabelle di armamento, che la composizione dell'equipaggio risponda, numericamente e qualitativamente, alle esigenze di tutti i servizi di bordo, in rapporto alle caratteristiche, alla destinazione ed all'impiego della nave.

L'art. 427, che riguarda l'accertamento dei requisiti di cui devono essere in possesso i singoli uomini dell'equipaggio,

è una generalizzazione delle norme dell'art. 430 reg. mar., che si riferivano soltanto ad alcune determinate fattispecie.

L'art. 428 riproduce sostanzialmente l'art. 434 reg. mar. tuttavia non si è ritenuto opportuno stabilire la sospensione dell'imbarco del marittimo nel caso di mancata o irregolare annotazione del precedente sbarco, poichè non è sembrato giusto addossare al marittimo le conseguenze di una deficienza dell'autorità marittima e del comandante della nave che non provvedettero, a suo tempo, per la regolare annotazione.

L'art. 429 si occupa, sulla base dell'art. 435 reg. mar., dei documenti di cui devono essere provvisti gli stranieri che, nei casi previsti dagli articoli 315 e 316 del codice, siano arruolati a bordo di navi nazionali.

L'art. 430, che deriva dall'art. 436 reg. mar., disciplina la custodia dei libretti di navigazione durante il periodo dell'arruolamento.

L'art. 431 è di nuova formulazione: esso si preoccupa di stabilire che sulle navi che imprendono la navigazione oltre gli stretti siano imbarcati *almeno* due capitani di lungo corso e due capitani di macchina. Con il richiamo agli articoli 248, 249, 250, 253, 265, 266 e 267, si è voluto confermare che, oltre il titolo professionale, gli ufficiali devono possedere anche gli altri requisiti previsti dagli articoli citati.

Anche l'art. 432 è di nuova formulazione: la norma si preoccupa della formazione professionale dei diplomati nautici e perciò prescrive che per imbarcare come allievi ufficiali di coperta o di macchina è necessario il possesso del diploma dell'istituto nautico.

Una lacuna dell'ordinamento vigente viene colmata dall'art. 433, che prende in considerazione l'imbarco di particolari categorie di ufficiali: medici, marconisti e commissari di bordo. Premesso che per rivestire a bordo una di tali qualità è necessaria l'autorizzazione dell'autorità marittima, per i medici e per i marconisti è stato possibile rinviare alle leggi e ai regolamenti speciali la determinazione dei requisiti necessari per ottenere l'autorizzazione. Invece per i commissari di bordo, al riguardo dei quali il nostro ordinamento non prevede alcuna norma, si è ritenuto opportuno stabilire il titolo di studio minimo di cui devono essere in possesso (ordine medio superiore).

Nello stabilire la gerarchia dei componenti dell'equipaggio l'art. 321 del codice menziona, come sottufficiali, soltanto il nostromo ed il maestro di macchina. Parla poi degli altri sottufficiali, senza specificarli: a tale specificazione ha inteso provvedere l'art. 434, che, tenendo soprattutto conto di quanto dispongono gli attuali contratti collettivi di arruolamento, attribuisce la qualifica di sottufficiale al carpentiere, all'ottonaio, al capitano d'armi, al maestro di casa, al capo fuochista, all'operaio meccanico, all'operaio motorista, all'operaio frigoriferista e all'elettricista. Ma in cosiderazione che i servizi di bordo richiedono sempre nuove specializzazioni, si è ritenuto opportuno riconoscere al Ministro per la marina mercantile la facoltà di attribuire, previo parere delle associazioni sindacali interessate, la qualifica di sottufficiale ad altri marittimi. Va, comunque, chiarito che tale attribuzione è determinante unicamente agli effetti disciplinari e che nessun riflesso può esercitare l'art. 434 sul trattamento economico di quelle categorie di marittimi che, pur non essendo menzionati nell'articolo, sono considerati sottufficiali dai contratti collettivi.

L'art. 435, nel regolare i poteri delle autorità consolari nella subbietta materia, riproduce in sostanza l'art. 447 reg. marittimo.

Sostanzialmente identico all'art. 448 reg. mar., salve alcune modifiche formali, è l'art. 436, che disciplina il registro dei movimenti d'imbarco e sbarco della gente di mare delle navi nazionali, da tenersi in ogni ufficio consolare.

TITOLO IV
DEL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

CAPO I
Della formazione del contratto.

Il titolo IV, dedicato al contratto di arruolamento, è ripartito in tre capi, che si occupano rispettivamente della formazione del contratto, del rimpatrio e delle rinunzie e transazioni.

Il capo primo, riguardante la formazione del contratto, disciplina l'arruolamento dei minori degli anni diciotto, del comandante e di coloro che non sono in condizioni di firmare il contratto.

L'art. 437, fondamentalmente desunto dagli articoli 470-474 reg. mar., detta le norme per l'esecuzione dell'art. 324 del codice, disciplinando il contenuto della dichiarazione di consenso all'arruolamento da parte di chi esercita la patria potestà o la tutela, nonchè la forma e le modalità per la manifestazione del detto consenso e per la eventuale modificazione o revoca.

Di nuova formulazione è invece l'art. 438, che disciplina l'arruolamento del comandante in luogo dove non si trova l'armatore, per il quale l'art. 331 del codice, codificando una frequente prassi, ha dettato delle norme particolari che derogano al modo normale di conclusione del contratto.

L'art. 439 dispone che, ove il marittimo non sia in condizioni di firmare il contratto, la dichiarazione di accettazione sia annotata sul contratto stesso dall'ufficiale rogante.

Il primo comma dell'art. 440, riguardante la custodia degli originali dei contratti di arruolamento presso gli uffici di porto, è sostanzialmente identico all'art. 469 reg. mar. Il secondo comma, invece, che esige la conservazione delle copie dei contratti stessi fra i documenti di bordo, codifica una prassi che si è formata in deroga all'art. 468 reg. mar. secondo il quale i contratti dovevano essere trascritti sul giornale di bordo.

CAPO II
Del rimpatrio.

Il capo secondo riguarda il rimpatrio dei marittimi che per effetto della cessazione o della risoluzione del contratto di arruolamento vengono sbarcati in luogo diverso dal porto di arruolamento. Tale materia, che era regolata dagli articoli 475-493 reg. mar., in parte modificati dal regio decreto 14 novembre 1946, n. 2033, è stata fondamentalmente disciplinata dagli articoli 363-368 del codice, talchè nel presente schema ci si è potuti limitare a introdurre poche norme di stretto carattere regolamentare.

L'art. 441 riproduce sostanzialmente gli articoli 475 e 476 reg. mar., stabilendo il trattamento che compete alle persone dell'equipaggio che rimpatriano per effetto dell'obbligo imposto all'armatore dall'art. 363 del codice.

L'art. 442 deriva dall'art. 477 reg. mar., già parzialmente riprodotto dall'art. 365 del codice.

L'art. 443 determina il *quantum* da rimborsare all'armatore che abbia trasportato marittimi o cittadini a norma dell'articolo 197 del codice, che appunto rinvia al regolamento la determinazione dei limiti e delle modalità relative al ricovero ed al rimpatrio dei marittimi italiani abbandonati all'estero o degli altri cittadini italiani che l'autorità consolare ritenga di fare rimpatriare. La materia di questo articolo, che era precedentemente disciplinata dagli articoli 481 e 482 reg. mar., esorbita in effetti dalla materia del contratto di arruolamento; è unicamente per un più pronto rintraccio della norma che si è ritenuto opportuno mantenerla in questa sede.

Con l'art. 444 si è provveduto ad aggiornare l'art. 486 reg. mar., tenendo naturalmente conto di quanto già dispone l'articolo 368 del codice.

L'art. 445 sostanzialmente riproduce l'art. 490 reg. mar.

CAPO III

Il capo terzo consta del solo art. 446, di nuova formulazione. Esso mira ad adattare al contratto di arruolamento la formula dell'art. 2113 codice civile, riguardante le rinunzie e transazioni che hanno per oggetto diritti del prestatore di lavoro in genere. Come è noto, l'impugnazione di tali rinunzie o transazioni deve essere proposta, a pena di decadenza, entro tre mesi dalla cessazione del rapporto di lavoro, ovvero dalla data della rinunzia o della transazione, se queste sono intervenute dopo la cessazione medesima (secondo comma dell'articolo 2113 cit.). Ora, quando la rinunzia e la transazione si riferiscono ad un contratto di arruolamento ed esse avvengano all'estero, può accadere che al marittimo, in seguito al tardivo rimpatrio, rimangano pochi giorni a disposizione o addirittura non gliene rimangano affatto per adire l'autorità giudiziaria italiana. Pretendere che adisca l'autorità giudiziaria straniera è, sul piano pratico, lo stesso che pretendere cosa impossibile, sia per il dispendio economico che comporta un giudizio all'estero, sia per la difficoltà di orientamento che è naturale in tutti quelli che si trovino di passaggio per un territorio estero. Per porre quindi in grado il marittimo di

esercitare effettivamente l'azione concessagli dal codice civile, si è ritenuto necessario far decorrere il termine di decadenza in tale codice previsto dal momento del rimpatrio. Ma per non prorogare il termine fino a una data indeterminata, il che porterebbe a disconoscere completamente la *ratio* del secondo comma dell'art. 2113 codice civile, si è stabilito che tale proroga è subordinata alla condizione che il rimpatrio avvenga entro l'anno dalla cessazione o dalla risoluzione del rapporto di arruolamento ovvero dalla rinunzia o dalla transazione. Oltrepassandosi l'anno, la proroga vien meno e quindi riprende vigore la norma del codice civile.

LIBRO TERZO

DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO UNICO

DEL RICUPERO E DEL RITROVAMENTO DI RELITTI

CAPO I

Del ricupero.

Il libro III, corrispondente al libro III della parte prima del codice, è dedicato alle obbligazioni relative all'esercizio della navigazione e consta di un titolo unico, che disciplina il ricupero ed il ritrovamento di relitti, in quanto le norme contenute negli altri titoli del libro III del codice sono di puro carattere privato e dopo un attento esame si sono rivelate non abbisognevoli di disciplina regolamentare. Del resto, neanche il regolamento per l'esecuzione del codice di commercio recava norme del genere.

Giova ricordare che la materia del ricupero e del ritrovamento di relitti era contenuta negli articoli 624-728 reg. mar., che disciplinavano congiuntamente le ipotesi di rimozione di navi sommerse, di ricupero e di ritrovamento di relitti; inoltre i citati articoli intromettevano in tale disciplina anche norme (come, ad esempio, quelle degli articoli 704-706) che avrebbero dovuto piuttosto far parte della normativa dell'arruolamento e norme (come quelle degli articoli 695, 700, 724) che appartenevano piuttosto alla polizia dei porti. Rinviate tali disposizioni alle rispettive sedi, e rimessa altresì la regolamentazione della rimozione al capo relativo all'attività amministrativa e alla polizia nei porti (in armonia con la sistematica del codice), la rimanente materia, sfrondata di quanto è superfluo perchè già fissato nel codice o discendente dai principii, è stata ripartita in due gruppi distinti, l'uno attinente al ricupero, l'altro al ritrovamento.

L'art. 447 disciplina la denuncia dell'identificazione di relitti di cui all'art. 501 del codice, determinando la competenza territoriale dell'organo al quale deve essere presentata, le indicazioni che deve contenere e le formalità che devono essere espletate all'atto della presentazione. Data la sua grande utilità pratica, è stato confermato l'obbligo di tenere presso ogni compartimento il registro dei ricuperi, già previsto dall'art. 720 reg. mar. per i ricuperi di ignota provenienza.

L'art. 448 è di nuova formulazione e provvede per la pubblicità della denuncia concernente l'identificazione del relitto e per la comunicazione della medesima ai proprietari (quando sono noti), all'autorità aeronautica (quando si tratta di relitti di aeromobili) e al console straniero competente (quando si tratta di relitti di nave o aeromobile stranieri).

Anche l'art. 449 è di nuova formulazione: esso mira a disciplinare l'assunzione del ricupero da parte di privati, provvedendo a tutelare i diritti di coloro che abbiano identificato il relitto prima di colui che abbia domandato di procedere alle operazioni di ricupero, nonchè il diritto dei proprietari dei relitti, ai quali, quando siano noti, deve essere data notizia delle domande di ricupero: cosicchè essi sono messi in grado di intervenire direttamente nelle operazioni di ricupero, come è loro concesso dall'art. 501 del codice.

L'art. 450 riguarda l'autorizzazione a privati per l'esecuzione del ricupero e riproduce nella sostanza l'art. 722 reg. mar., che è stato opportunamente aggiornato con la nuova disciplina posta dal codice della navigazione

L'art. 451 pone la regolamentazione del primo comma dell'art. 505 del codice, riguardante il ricupero operato dal comandante della nave naufragata: la dichiarazione di costui di costituirsi capo ricuperatore deve essere resa al capo del compartimento e deve essere comunicata al proprietario o, quando la nave naufragata è straniera, al console competente.

L'art. 452 regola la cessazione del ricupero operato da privati, ivi compresa l'ipotesi, s'intende, del ricupero operato dal comandante della nave quale capo ricuperatore:

a) quando la cessazione si verifica a causa dell'intervento del proprietario del relitto nelle operazioni di ricupero, il ricuperatore deve dare notizia al capo del compartimento sia di tale intervento sia dell'avvenuta consegna o meno delle cose ricuperate;

b) quando la cessazione si verifica a causa del compimento delle operazioni, il ricuperatore deve dare notizia soltanto della consegna.

L'art. 453, che disciplina la consegna delle cose ricuperate all'autorità marittima, deriva dagli articoli 708-709 reg. mar., che veramente si riferivano al *ritrovamento* di merci ed altri oggetti di ignota provenienza: l'art. 453 ha adattato le norme citate all'ipotesi di ricupero. Esso è stato poi dichiarato applicabile anche all'ipotesi di ritrovamento di relitti dal successivo art. 462.

L'art. 454, che deriva dall'art. 688 reg. mar., soddisfa al rinvio di cui al secondo comma dell'art. 507 del codice, stabilendo le modalità per la pubblicazione dell'avviso concernente il ricupero da operarsi dall'autorità marittima. Tale avviso deve essere affisso all'albo della capitaneria di porto e, quando si tratta di relitti di notevole entità, deve essere anche pubblicato nel giornale degli annunzi giudiziari. Sarebbe stato desiderabile poter fissare un criterio tecnico per stabilire quale sia l'entità per la quale deve procedersi alla pubblicazione. Si era pensato a un criterio che si imperniasse sul tonnellaggio delle navi, ma si è poi dovuto rinunziarvi, sia perchè quel criterio presuppone che si tratti sempre di relitti di nave, sia perchè implica la necessità di un accertamento che talvolta potrebbe essere non solo difficile, ma addirittura impossibile. In definitiva, è stato perciò ritenuto più pratico conservare il criterio dell'art. 688 reg. mar., che si riferiva semplicemente all'importanza del ricupero: si è cioè fatto rinvio alla determinazione discrezionale del capo del compartimento, da formularsi caso per caso.

Anche quando le operazioni di ricupero siano state iniziate dall'autorità marittima, i proprietari hanno la facoltà di assumere in proprio il ricupero, previo rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione (art. 507, secondo comma, codice). L'ipotesi è regolamentata mediante un'opportuna revisione degli articoli 678 e 679 reg. mar., dall'art. 455, che si preoccupa di far documentare con apposito processo verbale la dichiarazione di intervento del proprietario, il rimborso delle spese sostenute dall'amministrazione, nonchè, eventualmente, la consegna e delle cose ricuperate e dei documenti relativi alla vendita delle medesime e della somma residuata. Analogamente al caso del ricupero operato da privati (art. 453), il compimento delle operazioni di ricupero eseguite dall'autorità marittima è consacrato in apposito processo verbale: tanto dispone l'art. 456, sulla falsariga dell'art. 657 reg. mar.

L'art. 457 regola il ritiro da parte dei proprietari delle cose ricuperate: il primo comma, concernente l'obbligo del proprietario di pagare le spese sostenute dall'autorità marittima ovvero le indennità e il compenso spettante al ricuperatore, comprese le spese di custodia, si rifà in sostanza al capoverso dell'art. 681 reg. mar.; il secondo comma esige che il ritiro sia fatto constare da processo verbale.

A norma dell'art. 508, secondo comma, del codice, la autorità marittima può procedere, durante le operazioni di ricupero, alla vendita delle cose quando non ne sia possibile o utile la conservazione, ovvero quando ciò sia necessario per coprire le spese del ricupero eseguito d'ufficio: la fissazione delle modalità della vendita è stata rinviata al regolamento. Al riguardo l'art. 458 stabilisce la vendita a trattativa privata. Il terzo comma dell'art. 508 del codice, prendendo in considerazione il compimento delle operazioni di ricupero, per talune casi stabilisce che l'autorità marittima proceda alla vendita, senza peraltro indicare le forme della medesima. Queste sono state perciò determinate dal capoverso dell'art. 458, nel quale sono riassunti, ma con maggiore precisione di criteri, articoli 683 e 684 reg. mar.

Le norme del codice relative al ricupero prevedono l'ingerenza della nostra autorità consolare solo nell'ipotesi del

ricupero operato dal comandante della nave naufragata: può tuttavia verificarsi il caso che, avvenendo un sinistro nelle acque territoriali straniere, l'ordinamento dello Stato nelle cui acque si trovano i relitti consenta l'assunzione del ricupero alla nostra autorità consolare. Ora, poichè è evidente la necessità di stabilire le norme in base alle quali le autorità consolari devono procedere, è parso opportuno di non trascurare di prendere in considerazione gli articoli 697, 698, 699 e 701 reg. mar., che appunto regolavano la fattispecie prospettata. Di qui l'origine dell'art. 459.

CAPO II

Del ritrovamento di relitti.

Il regime del ritrovamento di relitti è stato condotto nel codice sulla traccia del regime del ricupero, dimodochè sono state poste soltanto le norme necessarie a disciplinare gli elementi particolari della fattispecie, mentre per gli elementi comuni si è fatto rinvio alle norme concernenti il ricupero. Nel caso secondo viene seguito lo stesso criterio, che offre il chiaro vantaggio di una più stringata disciplina.

L'art. 460, che alla lontana deriva dall'art. 708 reg. mar., determina il contenuto della denuncia del fortuito rinvenimento di relitti, di cui all'art. 510 del codice, e rinvia all'articolo 447 per quanto si riferisce alle formalità da espletarsi all'atto della sua presentazione.

L'art. 461 provvede, rifacendosi all'art. 711 reg. mar., affinchè l'avviso del ritrovamento sia comunicato al proprietario o, quando questi è ignoto, reso pubblico. La norma conferma poi, analogamente a quanto prescritto dall'art. 447 per i ricuperi, l'obbligo di tenere il registro dei ritrovamenti, già previsto dall'art. 720 reg. mar.

La disciplina della consegna delle cose ritrovate all'autorità marittima è rinviata dall'art. 462 all'art. 453, che riguarda la consegna delle cose ricuperate.

L'art. 463 regola il ritiro da parte del proprietario delle cose ritrovate, riproducendo in sostanza la disciplina posta dall'art. 713 reg. mar.

Considerato che il valore delle cose ritrovate è sempre modesto, l'art. 464 dispone che, nell'ipotesi prevista dal primo comma dell'art. 511 del codice, la vendita da parte dell'autorità marittima avvenga a trattativa privata.

LIBRO QUARTO

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO I

DELL'ISTRUZIONE PREVENTIVA

Il libro IV reca le disposizioni di diritto processuale civile necessarie per l'esecuzione delle norme contenute nel libro IV della parte prima del codice. E' suddiviso in quattro titoli: v'è quindi un titolo in meno in confronto alla sistematica del codice, poichè non è stato necessario (eccettuati gli articoli 477-478 riguardanti l'elenco dei liquidatori d'avaria e sistemati nel titolo secondo) predisporre norme di carattere regolamentare in materia di liquidazione delle avarie comuni, la cui disciplina è contenuta nel titolo terzo del libro IV del codice. Pertanto, i titoli di questo libro del regolamento risultano i seguenti:

1) Dell'istruzione preventiva;

2) Delle cause marittime;

3) Dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore;

4) Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari.

In materia di istruzione preventiva il codice ha riprodotto, come è noto, in massima parte il regio decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1819, che ebbe ad istituire le commissioni di inchiesta per i sinistri marittimi. Le norme del regio decreto-legge n. 1819, non incluse nel codice per il loro carattere regolamentare, sono state inserite nel presente titolo, che è stato completato con poche altre norme.

L'art. 465 è di nuova formulazione: esso riguarda l'inchiesta sommaria prevista dall'art. 578 del codice e le sue norme sono state tratte dalla circolare ministeriale 5 febbraio 1936, n. 2002, fondamentale in materia di sinistri marittimi, che nell'applicazione pratica ha dato veramente ottima prova; nella redazione definitiva della norma è stato tenuto conto dei rilievi formulati dal Consiglio di Stato col parere del 2 aprile 1942.

Del pari di nuova formulazione è l'art. 466, che, in sostanza, non fa che chiarire lo scopo (che non può essere che quello del normale controllo gerarchico), per il quale la decisione di non procedere ad inchiesta formale deve essere trasmessa al Ministro per la marina mercantile. L'art. 466 non è in sostanza che un'applicazione del principio della sostituzione, nell'esercizio dei poteri di controllo, dell'organo gerarchicamente superiore all'organo inferiore: esso perciò stabilisce che il Ministro può disporre l'esecuzione dell'inchiesta formale, malgrado il contrario avviso espresso dall'autorità normalmente competente a disporre l'inchiesta medesima.

L'art. 467, che disciplina la composizione delle commissioni d'inchiesta formale nel territorio nazionale, riproduce in gran parte i commi primo, secondo, terzo e settimo dello art. 4 del regio decreto legge n. 1819, quale risulta dalle modifiche apportate con il regio decreto legge 17 febbraio 1927, n. 262. Per quanto riguarda la sede della commissione inquirente, la norma è stata tratta dall'art. 6 del regio decreto legge n. 1819.

L'art. 468 disciplina la nomina dei membri delle commissioni d'inchiesta sulla falsariga dei commi primo e terzo dell'art. 5 del regio decreto-legge n. 1819, modificato dal regio decreto legge n. 262 del 1927.

La convocazione della commissione d'inchiesta è disciplinata dall'art. 469, che è identico ai commi secondo e quarto dell'art. 5 del regio decreto legge n. 1819, nel testo modificato dal regio decreto legge n. 262 del 1927, nonchè dalla legge 2 dicembre 1928, n. 2833, che ebbe ad aggiungere un comma al citato art. 5, per regolare il caso di sinistro nel quale fosse coinvolta una nave da guerra nazionale.

L'art. 469 chiarisce, inoltre, all'ultimo comma, che per la validità delle adunanze è necessaria la presenza di tutti i membri della commissione inquirente.

L'art. 470 disciplina la composizione delle commissioni d'inchiesta formale costituite all'estero, riproducendo, in forma pressochè identica, l'art. 8 del regio decreto legge n. 1819.

L'art. 471 che stabilisce le indennità spettanti ai membri delle commissioni d'inchiesta, deriva dall'art. 14 del regio decreto-legge n. 1819, numerose volte modificato per adeguarlo alle variazioni del valore della moneta: ed in vista appunto delle periodiche modifiche alle quali è andato soggetto il citato art. 14, col capoverso dell'art. 471 si è ritenuto opportuno stabilire che l'indennità giornaliera, da corrispondere ai membri che non siano funzionari dello Stato, sarà determinata con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro.

L'art. 472 pone le norme per l'esecuzione dell'art. 581 del codice, riguardante lo svolgimento dell'inchiesta formale. Lo art. 472, che risale all'art. 463 reg. mar., riproduce l'art. 9 e il quarto comma dell'art. 4 del regio decreto legge n. 1819; la facoltà del presidente della commissione di procedere a confronti fra le persone chiamate a deporre deriva dal principio contenuto nel sesto comma dell'art. 4 del regio decreto legge n. 1819.

Per l'art. 473, che si occupa delle indennità spettanti alle persone chiamate a deporre, valgono le ragioni addotte a proposito del capoverso dell'art. 471, circa la opportunità di rinviarne la determinazione ai decreti ministeriali.

L'ultimo comma dell'art. 579 del codice stabilisce che l'inchiesta formale può essere disposta anche se il sinistro riguarda una nave che batta bandiera straniera. Tale norma non va intesa nel senso che l'inchiesta è facoltativa quando il sinistro riguarda una nave straniera; ma nel senso che la nazionalità straniera della nave non ostacola l'esperimento dell'inchiesta formale. In conformità di tale intepretazione, l'art. 474 stabilisce i casi in cui l'inchiesta è obbligatoria anche quando il sinistro riguarda una nave straniera; oltre a risultare che il fatto può essere avvenuto per dolo o per colpa, è necessario che sussista uno dei seguenti requisiti:

a) danni a navi nazionali o ad opere portuali;

b) impedimenti alla navigazione;

c) convenzione internazionale che preveda l'esperimento dell'inchiesta;

d) condizioni di reciprocità.

Il capoverso dell'art. 474 deriva dagli articoli 649 reg. mar., e 11 regio decreto-legge n. 1819: esso, confermando il disposto del quarto comma dell'art. 581 del codice, stabilisce che anche nei casi previsti dal primo comma dell'art. 474 la commissione d'inchiesta può interrogare l'equipaggio della nave straniera soltanto se il sinistro sia avvenuto nel mare territoriale.

TITOLO II.

DELLE CAUSE MARITTIME

CAPO I.

Dei consulenti tecnici nelle cause riguardanti sinistri marittimi.

Il titolo II riguarda le cause marittime ed è suddiviso in tre capi, che si occupano:

I) Dei consulenti tecnici nelle cause riguardanti sinistri marittimi;

II) Dei liquidatori di avarie;

III) Del procedimento avanti i comandanti di porto.

Il primo consta di soli due articoli (475-476), che mirano a soddisfare al rinvio di cui all'art. 599 del codice, secondo il quale le modalità per la formazione dell'elenco speciale dei consulenti tecnici sono stabilite dal regolamento.

CAPO II.

Dei liquidatori di avarie.

Anche il capo secondo consta di soli due articoli (477-478), che pur essi mirano a soddisfare ad un rinvio operato dal codice. Qui si tratta dell'art. 612 del codice, che prevede l'istituzione di un elenco speciale di liquidatori d'avaria, da formarsi secondo le norme del regolamento. I due articoli sono molto simili ai due precedenti riguardanti i consulenti tecnici.

CAPO III.

Del procedimento avanti i comandanti di porto.

Il capo terzo detta alcune norme di carattere regolamentare in materia di procedimento avanti i comandanti di porto. Si tratta di appena quattro articoli (479-482), che riguardano la designazione alle funzioni di cancelliere, la determinazione dei giorni di udienza, i registri di cancelleria, il gratuito patrocinio.

TITOLO III.

DELL'ATTUAZIONE DELLA LIMITAZIONE DEL DEBITO DELL'ARMATORE

Il titolo III pone le norme per l'esecuzione del titolo quarto del codice, riguardante l'attuazione della limitazione del debito dell'armatore. Sono tutte norme di nuova formulazione, poichè l'istituto della limitazione è una delle novità introdotte dal codice: tali norme, analogamente al sistema seguito dal codice, sono state redatte sulla base dell'esperienza fatta in materia di procedimento fallimentare.

TITOLO IV.

DELL'ESECUZIONE FORZATA E DELLE MISURE CAUTELARI

Il titolo IV riguarda l'esecuzione forzata e le misure cautelari ed è suddiviso in due capi che sono dedicati rispettivamente alla amministrazione della nave pignorata (articoli 489-492) ed alla amministrazione della nave sequestrata.

LIBRO QUINTO

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

TITOLO I

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI POLIZIA

Il libro V reca le disposizioni penali e disciplinari ed è suddiviso in quattro titoli (disposizioni in materia di polizia, disposizioni processuali, procedimento disciplinare, disposizioni finali). E' il libro più breve, constando di appena 17 articoli; di contro, nel precedente regolamento la materia era contenuta in oltre ottanta articoli (articoli 987-1071). La notevole riduzione di norme che si riscontra in confronto al testo regolamentare precedente è da ascrivere, da un lato, agli ampi rinvii al codice di procedura penale contenuti nel codice della navigazione (articoli 1238, 1242, 1243, 1246), talchè la disciplina legislativa si rivela molto più compiuta di quella contenuta nel codice per la marina mercantile, e, dall'altro lato, al generale rinvio che è stato fatto con l'art. 514 del presente schema, alle disposizioni regolamentari per l'esecuzione del codice di procedura penale, alle disposizioni di attuazione del medesimo codice e di quelle della *tariffa* penale.

L'art. 498 deriva dall'art. 444, capoverso, del codice della marina mercantile; esso prevede una misura precauzionale che è necessario conservare.

L'art. 499 regola i servizi di ronda disposti dall'autorità marittima mercantile, riproducendo sostanzialmente l'art. 997 del precedente regolamento.

TITOLO II

DISPOSIZIONI PROCESSUALI

L'art. 500 opportunamente integrando l'art. 1063 reg. mar., elenca i registri che devono essere tenuti dagli uffici circondariali per quanto attiene all'esercizio della giurisdizione penale.

L'art. 501 determina, aggiornando gli ultimi due commi dell'art. 1034 reg. mar., le persone che possono esercitare le funzioni di cancelliere e di ufficiale giudiziario negli uffici circondariali marittimi.

Mentre l'art. 502 non trova riscontro in alcuna norma del precedente regolamento, l'art. 503 riproduce, nella sostanza, il primo comma dell'art. 1064 reg. mar.; del pari le norme poste dagli articoli 504 e 505 risalgono all'art. 1061 reg. mar., come risale all'art. 1062 reg. mar. il successivo art. 506.

L'art. 507 è, invece, di nuova formulazione e pone la disciplina regolamentare dell'art. 1239 del codice, relativo alla oblazione nelle contravvenzioni marittime.

L'art. 508 regolamenta, infine, la destinazione delle somme versate a titolo di pene pecuniarie o di pene disciplinari, destinazione che è stabilita dagli articoli 1086 e 1261 del codice.

TITOLO III

DEL PROCEDIMENTO DISCIPLINARE

Le norme del titolo III, riguardanti il procedimento disciplinare, pongono la regolamentazione della materia contenuta nel libro secondo della parte terza del codice (articoli 1249 1263). Se si eccettua l'art. 511 che risale all'art. 1071 reg. mar., tutte le altre norme del presente titolo sono di nuova formulazione.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Il titolo IV è formato dal solo art. 514; è stato necessario collocare tale norma in un titolo a sè stante, poichè la sua efficacia è comune ai tre titoli precedenti. E' superfluo rilevare l'importanza di questo art. 514, il cui spunto è stato

tratto dall'art. 1066 reg. mar. infatti, col rinvio alle disposizioni regolamentari per l'esecuzione del codice di procedura penale, alle disposizioni di attuazione del medesimo codice e a quelle della tariffa penale, si è resa completa, nella subbietta materia. non solo la disciplina del regolamento, ma anche quella del codice e si è ottenuto anche un più profondo inserimento del giudice penale marittimo nell'organizzazione giudiziaria di diritto penale comune.

LIBRO SESTO

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

TITOLO I

ORGANI E ATTIVITA' AMMINISTRATIVA DELLA NAVIGAZIONE

Il libro VI, ripartito in otto titoli, reca le disposizioni transitorie e complementari.

Il titolo primo è dedicato agli organi e all'attività amministrativa della navigazione.

L'art. 515, oltre a definire le attribuzioni dell'amministrazione marittima nella laguna veneta, mira a confermare la competenza del Magistrato alle acque in materia di polizia sulla laguna di Venezia, quale risulta dal regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191. E ciò sopratutto allo scopo di eliminare i dubbi che potrebbero sorgere dall'affermazione contenuta nell'ultima parte del paragrafo 828 della relazione illustrativa dell'art. 1262 del codice (« appare chiaro, peraltro, che i poteri di polizia sulla laguna spettano all'autorità marittima a norma dell'art. 30 »), tanto più che lo stesso paragrafo, nella sua prima parte, richiama la competenza del Magistrato alle acque solo per quanto concerne la esecuzione e la manutenzione delle opere per la laguna, e non per quanto riguarda la polizia.

L'art. 516, in conformità dell'art. 28 del codice che comprende le lagune fra i beni del demanio marittimo, nel confermare i poteri dell'amministrazione marittima sulla laguna di Venezia si preoccupa dei confini della laguna stessa, rimettendone la determinazione all'accordo fra il Magistrato alle acque e la direzione marittima.

L'art. 517 conferma gli attuali poteri di polizia esercitati dalle autorità comunali sui canali di traffico urbano nella laguna veneta, fermo restando il potere del Magistrato alle acque, dell'autorità marittima e dell'Ispettorato di porto di fissare norme in base alle quali quei poteri vanno esercitati.

L'art. 518 estende l'applicazione delle norme finora illustrate alle lagune di Marano e di Grado.

Gli articoli 519-523 delimitano le sfere di rispettiva competenza fra l'autorità marittima e l'autorità della navigazione interna nel campo dei servizi pubblici di navigazione, comunali e provinciali, di Venezia.

L'art. 524 chiarisce che le norme concernenti il demanio marittimo si applicano al mare territoriale, sia per quel che attiene all'occupazione ed all'uso, sia per quel che attiene all'esercizio della polizia sul medesimo. Si è parlato di chiarimento, perchè già il codice nel disciplinare il demanio marittimo accenna al mare territoriale (articoli 29, 36, 51, 52), accomunandolo con i beni demaniali.

TITOLO II.

POLIZIA E SERVIZI NEI PORTI

Gli articoli 525 e 526 si preoccupano di mantenere in vigore gli attuali regolamenti di pilotaggio e di rimorchio e gli attuali decreti istitutivi degli uffici del lavoro, in quanto compatibili con le norme del codice e del regolamento, fino alla emanazione dei nuovi regolamenti e dei nuovi decreti.

L'art. 527 è da collegare con l'art. 149 che, come si è precedentemente accennato, ha soppresso la distinzione dei lavoratori portuali in permanenti ed avventizi.

TITOLO III.

PERSONALE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

In questo titolo sono contenute tutte norme transitorie, rese necessarie per disciplinare il passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento del personale marittimo (articoli 528, 529 e 533) e dei titoli professionali marittimi (articoli 530 e 532).

TITOLO IV.

REGIME AMMINISTRATIVO DELLE NAVI

Posto che l'art. 303 ha stabilito, per la distinzione fra navi maggiori, navi minori e galleggianti di cui all'art. 136 del codice, una particolare procedura, che naturalmente si applica alle navi e ai galleggianti che chiederanno l'iscrizione dopo l'entrata in vigore del regolamento, l'art. 534 si occupa delle navi e dei galleggianti già iscritti nelle matricole o nei registri.

Ugualmente l'art. 535 si occupa, per quel che riguarda la assegnazione del nome, delle navi alle quali sia stato già assegnato un nome alla data di entrata in vigore del regolamento.

L'art. 536 fissa il termine entro il quale deve essere apposta la sigla dell'ufficio d'iscrizione sullo scafo delle navi minori e dei galleggianti.

L'art. 537 come pure gli articoli compresi nei titoli V (*Navigazione da diporto*), VI (*Esercizio della navigazione*), VII (*Disposizioni processuali*) e VIII (*Disposizioni generali e finali*) non hanno bisogno di particolare illustrazione; si richiama soltanto l'attenzione sull'art. 542 concernente il parere di enti estranei all'Amministrazione, che è una generalizzazione dell'art. 29 del decreto ministeriale 19 aprile 1929 (*Gazzetta Ufficiale* 30 aprile 1929, n. 101), recante norme sull'ordinamento delle maestranze portuali. Con l'art. 542 si evita che l'azione dell'Amministrazione possa essere prolungatamente ostacolata dall'ostruzionismo di enti ad essa estranei.

Con l'emanazione del presente regolamento si è apprestato uno strumento indispensabile alla pratica marittima e vivamente da essa atteso. Il passaggio dall'antica ed ormai superata disciplina alla nuova ha presentato un complesso di problemi ai quali nel presente testo si è cercato di dare congrue e giuste soluzioni, segnando in ogni caso una linea, sulla quale la multiforme e cangiante realtà della vita e della economia marittima potrà svolgersi ed operare nell'interesse del Paese.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 1331 del Codice della navigazione, approvato con regio decreto 30 marzo 1942, numero 327;

Ritenuto necessario, ai fini del completamento e dell'esecuzione del Codice anzidetto, e in attesa della regolamentazione generale definitiva di tutta la materia, di procedere alla regolamentazione della parte riguardante la navigazione marittima;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Ministri per la grazia e giustizia e per la marina mercantile, di concerto con i Ministri per la difesa e per i trasporti;

Decreta:

Articolo unico.

E' approvato il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (navigazione marittima), nel testo allegato al presente decreto e vistato dal Ministro per la grazia e giustizia e dal Ministro per la marina mercantile.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica Italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 febbraio 1952

EINAUDI

DE GASPERI — ZOLI — CAPPA — PACCIARDI — MALVESTITI

Visto, *il Guardasigilli:* ZOLI
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 aprile 1952
Atti del Governo, registro n. 51, foglio n. 18. — FRASCA

REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE

(Navigazione marittima)

LIBRO PRIMO

DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I

Degli organi amministrativi della navigazione

CAPO I.

DELL'AMMINISTRAZIONE LOCALE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA

Art. 1.

(Circoscrizioni).

La determinazione delle circoscrizioni marittime di cui all'articolo 16 del codice e della loro estensione territoriale lungo il litorale dello Stato è fatta con decreto del Presidente della Repubblica.

Con decreto del Presidente della Repubblica è altresì stabilita, agli effetti previsti dal codice e da altre leggi o regolamenti, la ripartizione del territorio interno dello Stato rispetto alle circoscrizioni marittime.

Art. 2.

(Denominazione degli uffici marittimi).

L'ufficio della zona marittima è denominato direzione marittima, l'ufficio del compartimento capitaneria di porto, l'ufficio del circondario ufficio circondariale marittimo.

Gli uffici che sono istituiti negli approdi di maggiore importanza in cui non hanno sede nè l'ufficio del compartimento nè l'ufficio del circondario sono denominati ufficio locale marittimo o delegazione di spiaggia.

Art. 3.

(Reggenza di uffici minori).

Le norme per il conferimento a persone estranee al corpo delle capitanerie di porto di funzioni amministrative attinenti alla navigazione e al traffico marittimo, nei porti e approdi di minore importanza, ai sensi del secondo comma dell'articolo 18 del codice, sono stabilite con decreto del Presidente della Repubblica.

Il conferimento di tali funzioni, che ha carattere transitorio e concerne esclusivamente un determinato porto o approdo, è fatto con decreto del ministro per la marina mercantile.

CAPO II.

DELLA NAVIGAZIONE PROMISCUA

Art. 4.

(Zone di navigazione promiscua).

La navigazione di navi addette alla navigazione marittima in acque interne o di navi addette alla navigazione interna in acque marittime, a norma dell'articolo 24 del codice, può svolgersi limitatamente alle zone di acque interne o marittime alle quali rispettivamente la navigazione di dette navi si estende in via normale per le esigenze della navigazione stessa.

Nei casi dubbi i limiti di tali zone di navigazione promiscua sono fissati, secondo i criteri indicati nel comma precedente, d'accordo fra il capo del compartimento marittimo e il direttore dell'ispettorato compartimentale e, in caso di disaccordo, dai ministri per la marina mercantile e per i trasporti.

Fuori delle zone di cui ai commi precedenti la navigazione in acque interne di navi destinate alla navigazione marittima e la navigazione in acque marittime di navi destinate alla navigazione interna sono soggette, salvo che non siano effettuate per trasporti riconosciuti di carattere eccezionale dai ministri per la marina mercantile e per i trasporti, a tutte le disposizioni del codice, del presente regolamento e delle altre leggi e regolamenti speciali rispettivamente attinenti alla navigazione interna e alla navigazione marittima.

TITOLO II

Del demanio marittimo

CAPO I.

DELLE CONCESSIONI

Art. 5.

(Presentazione della domanda di concessione).

Chiunque intenda occupare per qualsiasi uso zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime, o apportarvi innovazioni, o recare limitazioni agli usi cui esse sono destinate, deve presentare domanda al capo del compartimento competente per territorio.

Se si tratta di innovazioni da eseguire in terreno privato confinante col demanio marittimo che non inducano limitazioni all'uso del demanio stesso si applicano le norme contenute nell'articolo 22.

Art. 6.

(*Contenuto e documentazione della domanda di concessione*).

La domanda deve specificare l'uso che il richiedente intende fare del bene demaniale e la durata della concessione richiesta.

La domanda deve essere corredata da una relazione tecnica delle opere da eseguire, dal piano della località e dai disegni particolari degli impianti.

Il piano e gli altri disegni devono essere in scala adatta ed essere firmati da un professionista abilitato.

Per le concessioni da farsi con licenza i richiedenti possono essere esonerati, secondo i casi, dall'obbligo di produrre la relazione tecnica, il piano e gli altri disegni.

Art. 7.

(*Presentazione di altri documenti*).

Quando nella domanda o nei disegni si afferma l'esistenza di diritti reali su beni demaniali ovvero su beni privati contigui, il richiedente deve produrre i documenti giustificativi.

Art. 8.

(*Concessioni per licenza*).

Le concessioni di durata non superiore al biennio che non importino impianti di difficile rimozione sono fatte dal capo del compartimento con licenza e possono essere rinnovate senza formalità di istruttoria, salvo il parere dell'intendenza di finanza sulla misura del canone, quando questo non sia determinato in via generale ai sensi del penultimo comma dell'articolo 16 Tuttavia qualora entro due mesi dalla richiesta detto parere non sia pervenuto, s'intende confermata la precedente misura del canone.

Art. 9.

(*Concessioni di durata superiore al biennio*).

Le concessioni di durata superiore al biennio o che importino impianti di difficile rimozione devono essere fatte per atto pubblico ricevuto da un ufficiale di porto a ciò destinato con decreto del capo del compartimento. In qualità di rappresentante dell'amministrazione concedente interviene il capo del compartimento. Per i compartimenti sedi di direzione marittima e quando si tratti di concessione di durata non superiore a nove anni interviene l'ufficiale più elevato in grado dopo il capo del compartimento.

Gli atti di concessione di durata sino a nove anni sono approvati con decreto del direttore marittimo; gli atti di concessione di durata superiore con decreto del ministro per la marina mercantile.

Art. 10.

(*Concessioni provvisorie*).

La concessione, per il periodo intercorrente fra la scadenza del relativo atto e la sua rinnovazione, è regolata, previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile, con atto di concessione provvisoria non soggetto ad approvazione, rilasciato senza formalità di istruttoria nei modi prescritti dall'articolo precedente.

Per il periodo di validità dell'atto di concessione provvisoria il canone è fissato in misura eguale a quella prevista nell'atto scaduto. Può essere peraltro imposto al concessionario nello stesso atto di concessione provvisoria l'obbligo di corrispondere, anche se la concessione non è rinnovata, la maggiore misura che venga determinata a norma dell'articolo 16.

Art. 11.

(*Spese di istruttoria*).

Le spese di istruttoria, comprese quelle inerenti a visite, ricognizioni, ispezioni, consegne, le spese di ogni genere relative alla stipulazione, alla copiatura, alla registrazione delle licenze e degli atti di concessione, e ogni altra spesa dipendente dalla domanda di concessione, sono a carico del richiedente, il quale deve eseguire, all'atto della presentazione della domanda, un deposito in numerario presso la cassa dell'ufficio del compartimento, nella misura da questo stabilita.

Esauriti gli atti relativi alla concessione richiesta, tanto nel caso in cui si addivenga al rilascio della stessa, quanto nel caso in cui la domanda sia respinta, il capo del compartimento procede alla liquidazione del deposito, mediante la compilazione di apposita nota, con l'indicazione di tutte le spese sostenute per conto del richiedente.

Tale nota deve essere inviata all'autorità competente a decidere sulla domanda di concessione.

Art. 12

(*Parere del genio civile*).

Il capo del compartimento richiede sulla domanda di concessione il parere del competente ufficio del genio civile che indica le condizioni tecniche alle quali ritiene necessario sia sottoposta la concessione, e pone il suo visto alla relazione tecnica, ai piani e agli altri disegni dopo averne accertata l'esattezza.

Per le concessioni con licenza il predetto parere deve essere richiesto soltanto quando per l'attuazione degli impianti previsti si debbano apportare modificazioni di qualunque entità ad opere marittime.

In ogni caso, l'esecuzione delle opere è soggetta alla vigilanza dell'ufficio del genio civile alle cui prescrizioni il concessionario deve attenersi. Quando occorra, in relazione all'entità e allo scopo della concessione, l'ufficio del genio civile procede alle stime, ai computi e ai collaudi necessari.

L'ufficio del genio civile assiste inoltre il capo del compartimento nelle operazioni di consegna e di riconsegna, quando sia necessario.

Art. 13.

(*Parere dell'intendenza di finanza*).

Il capo del compartimento richiede sulle domande relative a concessioni superiori al biennio o che importino impianti di difficile rimozione il parere della competente intendenza di finanza per quanto ha riguardo alla proprietà demaniale e alla misura del canone. Per le concessioni con licenza il parere è richiesto sulla misura del canone, se questa non sia già stata fissata a norma del penultimo comma dell'articolo 16.

Art. 14.

(*Parere dell'autorità doganale*).

Il capo del compartimento promuove sulla domanda di concessione il parere dell'autorità doganale competente.

Art. 15.

(Dissenso sulle domande di concessione).

Nel caso in cui gli uffici interessati non siano dello stesso avviso in ordine a una domanda di concessione, oppure il richiedente reclami contro il rifiuto opposto o non accetti le condizioni stabilite, la decisione spetta al ministro per la marina mercantile, sentiti, ove necessario, gli altri ministri interessati.

In caso di dissenso sulla misura del canone, la decisione è presa dal ministro per la marina mercantile di accordo con quello per le finanze.

Art. 16.

(Canone).

Il concessionario deve corrispondere anticipatamente le singole rate del canone, nella misura ed alle scadenze determinate nell'atto di concessione. Per le concessioni con licenza il canone è pagato anticipatamente per l'intera durata.

Il concessionario deve pagare il canone anche quando non usufruisce in tutto o in parte della concessione, salvo il disposto dell'articolo 40 del codice.

La misura minima normale del canone per le concessioni è stabilita da leggi o regolamenti speciali.

La misura del canone per le singole concessioni deve essere concordata fra il capo del compartimento e l'intendente di finanza in relazione alla entità delle concessioni stesse, allo scopo che si intende conseguire e ai profitti che può trarne il concessionario.

Per le concessioni con licenza la misura del canone, a seconda delle varie specie di concessioni. può essere stabilita in via generale dal capo di compartimento d'accordo con l'intendente di finanza.

Il concessionario è obbligato, quando ne sia richiesto, a esibire all'ufficio del compartimento la quietanza attestante il pagamento delle rate del canone.

Art. 17.

(Cauzione).

Il concessionario deve garantire l'osservanza degli obblighi assunti con l'atto di concessione mediante cauzione, il cui ammontare è determinato in relazione al contenuto, all'entità della concessione e al numero di rate del canone il cui omesso pagamento importa la decadenza della concessione a norma dell'aritcolo 47 lett. *d*) del codice.

Per le concessioni con licenza il capo del compartimento può richiedere il versamento, presso la cassa dell'ufficio del compartimento, di un congruo deposito a garanzia degli obblighi risultanti dalla licenza.

Con l'atto di concessione o con la licenza può essere imposto al concessionario l'obbligo di accettare che l'amministrazione concedente, in caso di inadempienza, incameri a suo giudizio discrezionale, in tutto o in parte, la cauzione o il deposito, oppure si rivalga su di essi per soddisfacimento di crediti o per rimborso di spese, e ciò anche nel caso in cui l'amministrazione non si avvalga della facoltà di dichiarare la decadenza della concessione, restando il concessionario tenuto a reintegrare la cauzione o il deposito.

In nessun caso l'importo della cauzione può essere inferiore a due annualità del canone.

Art. 18.

(Pubblicazione della domanda).

Quando si tratti di concessioni di particolare importanza per l'entità o per lo scopo il capo del compartimento ordina la pubblicazione della domanda mediante affissione nell'albo del comune dove è situato il bene richiesto e l'inserzione della domanda per estratto nel foglio degli annunzi legali della provincia.

Il provvedimento del capo del compartimento che ordina la pubblicazione della domanda deve contenerne un sunto, indicare i giorni dell'inizio e della fine della pubblicazione, e invitare tutti coloro che possano avervi interesse a presentare, entro il termine indicato, le osservazioni che credano opportune.

In caso di opposizione o di presentazione di reclami, la decisione spetta al ministro per la marina mercantile.

In ogni caso non si può procedere alla stipulazione dell'atto se non siano trascorsi almeno venti giorni dalla data dell'affissione e dell'inserzione.

Art. 19.

(Contenuto dell'atto di concessione).

Nell'atto di concessione devono essere indicati:

1) l'ubicazione, l'estensione e i confini del bene oggetto della concessione;

2) lo scopo e la durata della concessione;

3) la natura, la forma, le dimensioni, la struttura delle opere da eseguire e i termini assegnati per tale esecuzione;

4) le modalità di esercizio della concessione e i periodi di sospensione dell'esercizio eventualmente consentiti;

5) il canone, la decorrenza e la scadenza dei pagamenti, nonchè il numero di rate del canone il cui omesso pagamento importi la decadenza della concessione a termini dell'articolo 47 del codice;

6) la cauzione;

7) le condizioni particolari alle quali è sottoposta la concessione, comprese le tariffe per l'uso da parte di terzi;

8) il domicilio del concessionario.

Agli atti di concessione devono essere allegati la relazione tecnica, i piani e gli altri disegni.

Nelle licenze sono omesse le indicazioni che non siano necessarie in relazione alla minore entità della concessione.

Art. 20.

(Custodia degli atti di concessione).

Gli originali degli atti di concessione sono custoditi presso l'ufficio del compartimento sotto la responsabilità dell'ufficiale destinato a riceverli.

Art. 21.

(Registri delle concessioni).

Gli atti e le licenze di concessione si trascrivono in appositi registri, tenuti dagli uffici compartimentali, con numerazione rinnovata annualmente; il numero di trascrizione è riportato sugli atti e sulle licenze.

Presso gli uffici circondariali è presa nota in appositi registri delle concessioni dei beni demaniali compresi nei limiti del circondario.

Art. 22.

(*Nuove opere in prossimità del demanio marittimo*).

L'autorizzazione alla esecuzione di nuove opere nelle zone di cui all'articolo 55 del codice consta di una dichiarazione di nulla osta del capo del compartimento, salvo sempre il rilascio dell'atto di concessione per i casi nei quali vengano recate limitazioni all'uso del demanio marittimo.

Art. 23.

(*Responsabilità del concessionario*).

Il concessionario è responsabile verso l'amministrazione degli obblighi assunti e verso i terzi di ogni danno cagionato nell'esercizio della concessione alle persone o alle cose.

Il concessionario con l'atto o la licenza di concessione assume l'obbligo di manlevare e rendere indenne l'amministrazione da ogni azione che possa esserle intentata da terzi in dipendenza della concessione.

Art. 24.

(*Variazioni al contenuto della concessione*).

La concessione è fatta entro i limiti di spazio e di tempo e per le opere, gli usi e le facoltà risultanti dall'atto o dalla licenza di concessione.

Qualsiasi variazione nell'estensione della zona concessa o nelle opere o nelle modalità di esercizio deve essere richiesta preventivamente e può essere consentita mediante atto o licenza suppletivi dopo l'espletamento della istruttoria. Qualora, peraltro, non venga apportata alterazione sostanziale al complesso della concessione e non vi sia modifica nell'estensione della zona demaniale, la variazione può essere autorizzata per iscritto dal capo del compartimento, previo nulla osta dell'autorità che ha approvato l'atto di concessione.

Art. 25.

(*Scadenza della concessione*).

Scaduto il termine della concessione, questa si intende cessata di diritto senza che occorra alcuna diffida o costituzione in mora.

Art. 26.

(*Revoca e decadenza della concessione*).

La revoca e la decadenza della concessione a norma dell'articolo 48 del codice sono pronunciate con decreto notificato in via amministrativa.

Nel caso previsto dall'articolo 47, lettera *d*), del codice, la decadenza è pronunciata sentita l'intendenza di finanza.

Art. 27.

(*Vigilanza*).

L'esercizio della concessione è soggetto alle norme di polizia sul demanio marittimo. L'autorità marittima mercantile vigila sulla osservanza delle norme stesse e delle condizioni cui è sottoposta la concessione.

Il concessionario è inoltre tenuto alla osservanza delle disposizioni dei competenti uffici relative ai servizi militari, doganali, sanitari, e ad ogni altro servizio di interesse pubblico.

Art. 28.

(*Obblighi del concessionario per l'esercizio della vigilanza*).

Il concessionario è obbligato a consentire l'accesso nei beni concessigli e nelle opere eseguitevi al personale civile e militare dell'amministrazione centrale e locale della marina mercantile, dell'amministrazione finanziaria, del genio civile e delle altre amministrazioni dello Stato, che dovessero accedervi per ragioni del loro ufficio.

Art. 29.

(*Limiti dei diritti del concessionario*).

La concessione non attribuisce al concessionario alcuna ragione di preferenza per l'uso delle parti di demanio marittimo o delle opere non comprese nella concessione.

Art. 30.

(*Subingresso*).

Il concessionario deve esercitare direttamente la concessione.

L'autorizzazione a sostituire altri nel godimento della concessione, a norma dell'articolo 46 del codice, è data dall'autorità che ha approvato la concessione e il relativo atto è rilasciato dal capo del compartimento.

Qualora l'amministrazione, in caso di vendita o di esecuzione forzata, non intenda autorizzare il subingresso dell'acquirente o dell'aggiudicatario nella concessione, si applicano in caso di vendita le disposizioni sulla decadenza e in caso di esecuzione forzata le disposizioni sulla revoca.

Art. 31.

(*Demolizione delle opere*).

Salvo che non sia diversamente stabilito nelle condizioni speciali che regolano la concessione, nei casi di revoca, di decadenza o di scadenza, il concessionario, se l'amministrazione non intenda avvalersi della facoltà di acquisire le opere, ha l'obbligo di provvedere, a sua cura e spese, alla demolizione delle opere stesse e alla rimessa in pristino e riconsegna dei beni concessigli, nei termini che gli saranno notificati.

Ove il concessionario non adempia a tale obbligo si fa luogo all'applicazione del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 49 del codice.

Art. 32.

(*Efficacia della concessione nei confronti dell'amministrazione*).

L'atto di concessione non vincola l'amministrazione fino a che non è stato approvato nelle forme prescritte.

Art. 33.

(*Esibizione del titolo di concessione*).

Il concessionario è obbligato a produrre il titolo di concessione ogni qualvolta ne venga richiesto dall'amministrazione e dagli agenti della forza pubblica.

Art. 34.

(*Consegna e riconsegna dei beni concessi*).

Dopo l'approvazione dell'atto di concessione il capo del compartimento con l'assistenza, se necessaria, dell'ufficio del genio civile, immette il concessionario nel possesso del bene concesso. La consegna risulta da processo verbale.

Le stesse norme si applicano per la riconsegna da parte del concessionario alla cessazione della concessione.

Quando opere eseguite dal concessionario rimangono acquisite allo Stato, il verbale di riconsegna deve riguardare anche tali opere, delle quali è descritto lo stato di consistenza.

Le opere stesse sono iscritte nell'inventario dei beni di demanio pubblico, ramo marina mercantile.

Art. 35.

(*Anticipata occupazione di beni demaniali marittimi*).

L'anticipata occupazione di beni demaniali marittimi e l'esecuzione di lavori ai sensi dell'articolo 38 del codice sono consentite mediante atto, non soggetto ad approvazione, rilasciato nelle forme prescritte dall'articolo 9, previa autorizzazione dell'autorità cui compete l'approvazione dell'atto di concessione.

Art. 36.

(*Destinazione di parti del demanio marittimo ad altre amministrazioni dello Stato*).

La destinazione temporanea ad altri usi pubblici nel l'interesse di altre amministrazioni dello Stato di determinate parti del demanio marittimo, di cui all'articolo 34 del codice, è autorizzata dal ministro per la marina mercantile e consta da processo verbale di consegna redatto dal capo del compartimento. Essa, salvo per i porti di cui all'articolo 19 del codice, non importa corresponsione di canone.

Nel processo verbale sono incluse le clausole necessarie a tutela degli interessi del demanio marittimo.

L'eventuale utilizzazione da parte di terzi di beni demaniali compresi nelle zone consegnate ad altre amministrazioni in dipendenza del presente articolo, è disciplinata a norma dell'articolo 36 del codice dalla autorità marittima mercantile, sentita l'amministrazione consegnataria. L'autorità marittima mercantile in ogni caso esercita sui beni stessi i poteri di polizia ai sensi dell'articolo 30 del codice.

Art. 37.

(*Concessioni per fini di pubblico interesse*).

L'occupazione di beni demaniali marittimi e di zone di mare territoriale da parte di enti pubblici o privati per fini di beneficenza o per altri fini di pubblico interesse, compreso l'esercizio di servizi di pubblica utilità, è regolata in base alle disposizioni stabilite per le concessioni demaniali marittime.

Agli effetti dell'applicazione del canone, previsto dal secondo comma dell'articolo 39 del codice, s'intendono per concessioni che perseguono fini di pubblico interesse diversi dalla beneficenza quelle nelle quali il concessionario non ritrae dai beni demaniali alcun lucro o provento.

Art. 38.

(*Destinazione di beni demaniali per carico, scarico e sosta di merci e materiali*).

La destinazione delle aree e delle pertinenze demaniali per il carico, lo scarico e la sosta temporanea delle merci e dei materiali di cui all'articolo 50 del codice, il periodo di franchigia per le ordinarie operazioni portuali, i canoni e le altre norme sono stabiliti dal capo del compartimento con ordinanza.

Art. 39.

(*Autorizzazione per carico, scarico e sosta di merci e materiali*).

L'utilizzazione delle zone e pertinenze demaniali marittime ai termini dell'articolo 50 del codice, per il carico e lo scarico delle merci e dei materiali e per la loro temporanea sosta, è autorizzata con atto nel quale sono indicati:

1) le zone e le pertinenze oggetto dell'autorizzazione;
2) la specie dei materiali o delle merci;
3) la durata dell'utilizzazione;
4) il canone da corrispondere;
5) le altre eventuali condizioni.

Nel caso in cui la predetta utilizzazione abbia carattere continuativo, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 36 del codice.

Art. 40.

(*Impianto ed esercizio di depositi e stabilimenti situati in parte sul demanio marittimo*).

Salvo quanto è stabilito nel capo II del presente titolo nei riguardi dei depositi e degli stabilimenti costieri di sostanze infiammabili o esplosive, la concessione per l'impianto e l'esercizio degli altri depositi e stabilimenti di cui al primo comma dell'articolo 52 del codice è soggetta a tutte le disposizioni contenute nel presente capo per la parte del deposito o dello stabilimento che insiste sul demanio marittimo o sul mare territoriale.

Alle stesse disposizioni la concessione è soggetta per la rimanente parte insistente fuori dei confini del demanio marittimo o del mare territoriale quando il deposito o lo stabilimento sia destinato, a giudizio dell'amministrazione della marina mercantile, a scopi interessanti la navigazione, la pesca, le industrie e ogni altra attività marittima.

Nel caso in cui lo stabilimento o il deposito sia destinato ad altri scopi, la concessione per la parte che insiste fuori dei confini del demanio marittimo o del mare territoriale è soggetta soltanto alle disposizioni che saranno stabilite nell'atto di concessione o nella licenza a tutela del regime del demanio marittimo e del mare territoriale, oltre a quelle di polizia.

CAPO II.

DELLE CONCESSIONI PER STABILIMENTI E DEPOSITI COSTIERI DI SOSTANZE INFIAMMABILI O ESPLOSIVE

Art. 41.

(*Stabilimenti e depositi costieri*).

Gli stabilimenti e i depositi di sostanze infiammabili o esplosive di cui al secondo comma dell'articolo 52 del codice sono costieri quando sono impiantati anche soltanto in parte entro i confini del demanio marittimo.

Sono considerati costieri quelli impiantati fuori del demanio marittimo, che siano comunque collegati al mare o a corsi d'acqua o canali marittimi, e quelli sistemati anche su zone non demaniali nell'interno dei depositi e degli stabilimenti indicati nel primo comma dell'articolo 52 del codice.

Art. 42.

(*Competenza per le concessioni*).

Le concessioni per distributori di oli minerali e sottoprodotti e di altri carburanti sono fatte dal capo di compartimento con licenza; quelle per i depositi costieri di soli liquidi combustibili aventi una capacità complessiva non superiore a mille metri cubi, e che non richiedono impianti di notevole entità, sono fatte con atto di concessione di durata non superiore a nove anni approvato dal direttore marittimo.

Le altre concessioni per impianto ed esercizio di stabilimenti e di depositi costieri sono fatte con atto approvato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 43.

(*Depositi promiscui*).

E' vietato il deposito di sostanze infiammabili o esplosive insieme con altre merci, salvo che l'interessato abbia ottenuto per tale deposito l'autorizzazione prevista dal secondo comma dell'articolo 52 del codice.

Art. 44.

(*Norme di sicurezza*).

Gli stabilimenti e i depositi costieri sono soggetti alle norme di sicurezza a essi relative, stabilite con decreto del ministro per l'interno, di concerto con quello per la marina mercantile, sentita la commissione consultiva per le sostanze esplosive e infiammabili.

Art. 45.

(*Documentazione della domanda*).

La relazione tecnica e i disegni da allegare alla domanda per ottenere la concessione dell'impianto e dell'esercizio di stabilimenti e di depositi costieri, a norma dell'articolo 6, devono anche indicare:

a) la natura delle sostanze in lavorazione o in deposito, e il punto di infiammabilità;

b) il tipo e la capacità dei vari serbatoi e la destinazione di ciascuno;

c) la quantità in metri cubi delle varie sostanze che il richiedente intende depositare in fusti o in altri recipienti analoghi;

d) le caratteristiche degli impianti e le modalità costruttive dei fabbricati;

e) gli impianti e i mezzi per la prevenzione e la estinzione degli incendi;

f) i dispositivi di sicurezza, le zone interne di protezione e le distanze delle opere esterne;

g) i mezzi per il rifornimento, il carico, lo scarico e il travaso delle sostanze;

h) per gli stabilimenti, anche la natura e i processi di lavorazione.

Art. 46.

(*Parere del genio civile*).

Sulla domanda di concessione deve essere sentito l'ufficio del genio civile, che nell'esprimere il parere indica le condizioni tecniche alle quali ritiene necessario sia sottoposta la concessione, con particolare riguardo alla tutela della pubblica incolumità e all'osservanza delle norme di sicurezza.

Art. 47.

(*Parere del ministero dell'interno*).

La domanda di concessione per l'impianto e l'esercizio di stabilimenti e depositi costieri è trasmessa dal ministero della marina mercantile a quello dell'interno che esprime il proprio parere, sentita la commissione consultiva per le sostanze esplosive e infiammabili e eventualmente dopo sopraluogo.

Art. 48.

(*Commissioni di collaudo*).

Gli stabilimenti e i depositi costieri non possono essere messi, in tutto o in parte, in esercizio se non siano stati collaudati.

Al collaudo procede una commissione composta da un funzionario del ministero della marina mercantile, da un funzionario del ministero dell'industria e commercio, da un rappresentante del ministero dell'interno, delegati dai rispettivi ministri nonchè dal capo del compartimento marittimo, dall'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile e dal comandante del corpo dei vigili del fuoco competenti per territorio o da loro delegati. La commissione è nominata dal ministro per la marina mercantile.

Per i depositi e i distributori la cui concessione è di competenza del direttore marittimo o del capo del compartimento marittimo, il collaudo è effettuato da una commissione locale composta dal capo del compartimento, dall'ingegnere capo dell'ufficio del genio civile e dal comandante del corpo dei vigili del fuoco, competenti per territorio, o da loro delegati.

Art. 49.

(*Ispezioni*).

Gli stabilimenti e i depositi costieri devono essere sottoposti a frequenti ispezioni da parte della commissione locale di cui al terzo comma dell'articolo precedente.

Ogni triennio si procede, da parte di detta commissione, a una visita generale degli stabilimenti e dei depositi costieri esistenti nella circoscrizione del compartimento marittimo.

Il ministro per la marina mercantile, d'accordo con quello per l'interno, può disporre ispezioni straordinarie che sono eseguite da una commissione composta nel modo prescritto dal secondo comma dell'articolo precedente.

Art. 50.

(*Aggiornamento delle misure tecniche di sicurezza*).

Il concessionario è tenuto a eseguire, nei termini che gli sono fissati, adattamenti, modifiche, sistemazioni e ogni altro lavoro che nel corso della concessione siano prescritti dall'amministrazione concedente a tutela dell'incolumità e della sicurezza.

In caso di inosservanza l'amministrazione ha facoltà di sospendere in tutto o in parte l'esercizio dello stabilimento o del deposito.

Art. 51.

(*Spese per ispezioni e collaudi*).

Oltre le spese che fanno carico ai richiedenti, a norma dell'articolo 11, sono a carico dei concessionari le spese per gli accertamenti, le visite, le ispezioni e i collaudi da parte delle commissioni di cui agli articoli 48 e 49.

All'uopo i concessionari sono tenuti a effettuare depositi in numerario ogni qual volta sia loro richiesto e nella misura sufficiente allo scopo.

Per tali depositi si osservano le norme di cui all'articolo 11.

Art. 52.

(Norme per le concessioni).

Le concessioni per gli stabilimenti e i depositi costieri di cui ai precedenti articoli sono anche regolate dalle disposizioni del capo I del presente titolo.

CAPO III.

DELL'ESTRAZIONE E DELLA RACCOLTA DI ARENA E DI ALTRI MATERIALI

Art 53.

(Tabelle).

Il capo del compartimento, sentito l'ufficio del genio civile, redige apposite tabelle, da pubblicarsi nell'albo dell'ufficio del compartimento, indicanti i luoghi nei quali l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia e altri materiali sono vietate, e i luoghi nei quali l'estrazione e la raccolta possono essere fatte previa la concessione di cui all'articolo seguente.

Art. 54.

(Concessioni di estrazione e di raccolta).

Le concessioni per l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia e altri materiali vengono fatte con licenza conforme al modello stabilito dal ministero per la marina mercantile nella quale sono determinati:

1) la località nella quale l'estrazione o la raccolta è consentita;

2) la quantità di materiale da estrarre o da raccogliere;

3) il periodo di tempo entro il quale l'estrazione o la raccolta deve avvenire;

4) le modalità che il concessionario deve seguire nell'operare l'estrazione o la raccolta;

5) il canone e le modalità di pagamento.

Le concessioni per l'estrazione e la raccolta di arena, alghe, ghiaia e altri materiali, quando importino la costruzione di opere e impianti di difficile rimozione, sono fatte con atto di concessione a norma del secondo comma dell'articolo 36 del codice.

Prima di iniziare l'estrazione o la raccolta il concessionario deve denunciare alla guardia di finanza, gli estremi della concessione ottenuta.

Art. 55.

(Canone).

Il canone è commisurato al volume o al peso del materiale da estrarre o da raccogliere e alla durata della concessione.

La misura del canone può essere stabilita in via generale in relazione alla qualità del materiale e alle località di estrazione o di raccolta.

Art. 56.

(Norme cui la concessione è soggetta).

Per il rilascio della licenza di estrazione o di raccolta, per la determinazione della misura del canone, per il versamento dello stesso, e per quanto altro ha riferimento alla concessione di estrazione o raccolta di arena, alghe, ghiaia e altri materiali si applicano le norme stabilite nel capo I del presente titolo.

Art. 57.

(Raccolta di materiali abbandonati).

Le disposizioni del presente capo si applicano anche alla raccolta di materiali e merci che siano stati abbandonati nel fondo del mare territoriale o nell'ambito del demanio marittimo.

Le domande dirette ad ottenere la concessione della raccolta devono in ogni caso essere pubblicate nei modi previsti dall'articolo 18.

CAPO IV.

DELLA DELIMITAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO

Art. 58.

(Delimitazione).

Le operazioni di delimitazione di cui all'articolo 32 del codice sono autorizzate dal ministro per la marina mercantile.

Il capo del compartimento notifica a coloro che possono avervi interesse l'invito a intervenire alle operazioni e a produrre i loro titoli. Tale invito può essere notificato anche a mezzo di agenti dell'autorità marittima mercantile.

La commissione delimitatrice è presieduta dal capo del compartimento o da un suo delegato e di essa fanno parte un rappresentante della intendenza di finanza ed uno dell'ufficio del genio civile.

La commissione procede alla data stabilita alla delimitazione anche se non interviene alcun interessato.

Dell'avvenuta delimitazione è redatto processo verbale, corredato dai piani e dagli altri disegni; tale verbale è firmato da tutti gl'intervenuti e diviene obbligatorio per lo Stato dopo che sia approvato dal ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per le finanze.

Le spese sono sostenute per metà dallo Stato e per l'altra metà dai privati interessati. I privati devono effettuare un deposito presso la cassa dell'ufficio del compartimento nella misura da questo stabilita. Il deposito è liquidato secondo le norme dell'articolo 11.

TITOLO III

Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti

CAPO I.

DELL'ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA E DELLA POLIZIA NEI PORTI

Art. 59.

(Ordinanza di polizia marittima).

A norma degli articoli 30, 62 e 81 del codice il capo di circondario per i porti e per le altre zone demaniali marittime e di mare territoriale della sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, regola con propria ordinanza pubblicata nell'albo dell'ufficio:

1) la ripartizione degli spazi acquei per lo stazionamento delle navi, dei galleggianti e degli idrovolanti;

2) la destinazione delle calate, dei moli e degli altri punti di accosto allo sbarco e all'imbarco dei passeggeri, al carico e allo scarico delle merci;

3) i turni di accosto delle navi e dei galleggianti;

4) il servizio delle zavorre;

5) la destinazione di determinate zone alla costruzione, all'allestimento, alla riparazione, alla demolizione, al carenaggio e all'alaggio delle navi e dei galleggianti;

6) il trasporto di persone a mezzo di imbarcazioni;

7) l'uso delle boe, dei gavitelli, dei catenari e degli altri mezzi destinati all'ormeggio delle navi e dei galleggianti;

8) l'imbarco, lo sbarco e la custodia delle merci di natura pericolosa;

9) l'entrata e l'uscita delle navi e dei galleggianti, l'ammaraggio e la partenza degli idrovolanti;

10) in generale, tutto quanto concerne la polizia e la sicurezza dei porti, nonchè le varie attività che si esercitano nei porti e nelle altre zone comprese nella circoscrizione.

Il capo di circondario, salvo che sia diversamente stabilito, determina altresì per i porti e per le altre zone comprese nella sua circoscrizione, in cui sia ritenuto necessario, le tariffe dei servizi.

Art. 60.

(*Concessione di esercizio di servizi portuali*).

L'esercizio di servizi portuali che richiedono impiego di navi e galleggianti, indicati nell'articolo 66 del codice, è soggetto a concessione dell'autorità marittima mercantile.

La concessione è fatta nei modi e con le formalità stabilite dagli articoli 5 a 39.

Art. 61.

(*Certificato d'iscrizione per l'esercizio di attività nei porti*).

Le persone che esercitano un'attività nell'interno dei porti e in genere nell'ambito del demanio marittimo, se sottoposte all'iscrizione in registri a norma del secondo comma dell'articolo 68 del codice, sono munite di un certificato d'iscrizione conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 62.

(*Preferenze negli accosti*).

Il comandante del porto, nel regolare gli accosti delle navi e dei galleggianti, deve osservare di regola l'ordine di arrivo salvo che trattisi di navi addette a speciali servizi o che trasportino particolari carichi.

Art. 63.

(*Navi in attesa di accosto*).

Le navi e i galleggianti, che all'arrivo nei porti non abbiano già conoscenza del punto di ormeggio ad essi assegnato, devono dar fondo in modo da non ostacolare l'entrata e l'uscita delle altre navi e degli altri galleggianti, e attendere che il comandante del porto designi il punto di ormeggio.

Art. 64.

(*Divieto di arrecare impedimento alle manovre di altre navi*).

Le navi e i galleggianti, nell'eseguire la manovra per entrare nei porti, nei bacini e nelle darsene e per uscirne, per ormeggiarsi nel luogo designato e per compiere ogni altro spostamento, devono evitare di arrecare impedimento alla possibilità di manovre delle altre navi e degli altri galleggianti.

In caso di cattivo tempo, il comandante del porto dispone che sia intensificata la vigilanza al fine di assicurare la libera entrata delle navi e dei galleggianti in porto.

Art. 65.

(*Modo di ormeggiarsi*).

Salvo il disposto dell'articolo 67, le navi e i galleggianti non possono essere ormeggiati che alle bitte, agli anelli e alle altre prese sistemate a terra per tale scopo, nonchè alle boe, ai gavitelli, ai catenari e agli altri mezzi sistemati allo stesso scopo negli specchi acquei.

Le navi e i galleggianti devono adottare, per i loro ormeggi, tutte le cautele necessarie per evitare danni alle prese sistemate a terra o in mare e alle opere portuali.

In ogni caso, alle prese non possono ormeggiarsi navi e galleggianti in numero e di portata maggiori di quelli consentiti dalla resistenza delle prese stesse.

Art. 66.

(*Agevolazione al movimento di altre navi*).

Le navi e i galleggianti all'ormeggio hanno l'obbligo di ricevere cavi, di allentare gli ormeggi e di eseguire quanto sia necessario per agevolare il movimento di altre navi e di altri galleggianti, nonchè di cooperare al salpamento delle ancore, che si fossero impigliate nelle loro.

Art. 67.

(*Ormeggi di punta o in andana*).

Salvo che non sia diversamente prescritto dal comandante del porto, le navi ormeggiate perpendicolarmente alle calate devono di regola avere di prua due ancore in mare, e di poppa cavi in numero e di resistenza adeguati. Se le navi sono su più file, quelle non ormeggiate direttamente alla banchina devono avere due ormeggi sulle navi retrostanti e due ancore in mare.

Art. 68.

(*Ripari degli scarichi esterni*).

Le navi e i galleggianti all'ormeggio o in movimento nei porti devono munire di adatti ripari gli orifici esterni per lo scarico di acque e di altri liquidi, in modo da evitare che tali rifiuti vengano proiettati a terra o su altre navi o galleggianti.

Art. 69.

(*Rinforzo degli ormeggi*).

Le navi e i galleggianti, in caso di cattivo tempo, devono rinforzare gli ormeggi e adottare tutte le precauzioni necessarie; essi sono inoltre obbligati a prendere le misure che il comandante del porto ritenga di imporre, restando in facoltà di quest'ultimo di provvedere a spese di essi in caso di inadempienza.

Art. 70.

(*Carenaggi con sbandata*).

Le operazioni di carenaggio che richiedono lo sbandamento della nave o del galleggiante sono eseguite nel luogo stabilito dal comandante del porto, previa pre-

sentazione, da parte dell'armatore, per le navi e i galleggianti superiori a dieci tonnellate di stazza lorda, dell'attestazione di un perito, dalla quale risulti che l'alberatura e il sartiame siano in condizioni da sostenere lo sforzo necessario per lo sbandamento.

Art. 71.
(Parabordi).

Le navi e i galleggianti affiancati tra di loro o alle banchine devono tenere parabordi di difesa.

Art. 72.
(Scale).

Le scale di accesso alle banchine devono rimanere sempre libere al passaggio delle persone.

Art. 73.
(Mezzi di accesso dalle navi alle banchine).

Le navi e i galleggianti che mantengono mezzi di accesso appoggiati alle banchine devono curarne la sorveglianza e tenerli convenientemente illuminati durante la notte.

Art. 74.
(Sporgenze dal bordo).

Le navi e i galleggianti devono evitare che imbarcazioni, gru, scale, ponti da sbarco e altre attrezzature, sporgano dal bordo, intralcino il transito di altre navi e galleggianti o danneggino le persone, le opere e gli impianti portuali o ostacolino il movimento che si svolge sulle banchine.

Art. 75.
(Prove di macchina sugli ormeggi).

Le navi non possono compiere prove di macchina sugli ormeggi senza averne ottenuta autorizzazione dal comandante del porto, che indica il posto nel quale deve essere eseguita la prova e prescrive le precauzioni da adottare.

Art. 76.
(Divieto di avvicinarsi alle navi in arrivo).

E' vietato di avvicinarsi alle navi in arrivo prima che queste abbiano ultimato le formalità prescritte dalle leggi sanitarie.

Art. 77.
(Rifiuti di bordo).

E' vietato di tenere rifiuti accumulati a bordo delle navi e dei galleggianti, nonchè di gettarli negli ambiti terrestri o acquei del porto o in mare aperto a una distanza inferiore a quella stabilita dal comandante del porto.

Salva autorizzazione del comandante del porto, le navi adibite al trasporto di bestiame non possono eseguire il lavaggio delle stive e della coperta durante la permanenza in porto, ma devono effettuarlo in mare aperto.

Art. 78.
(Trasporto di passeggeri con mezzi nautici).

Nei porti in cui sia ritenuto necessario, il capo del circondario può riservare il trasporto dei passeggeri alle imbarcazioni autorizzate a tale trasporto.

Qualora tale esclusività non sia stata attribuita lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri può dalle navi essere eseguito con le imbarcazioni di bordo.

Art. 79.
(Carico e scarico delle merci).

Nelle operazioni di carico e scarico delle merci si deve sempre lasciare libero lo spazio necessario alla circolazione delle persone e dei veicoli.

Per il carico, lo scarico e il trasporto di qualsiasi merce devono essere adottate le precauzioni necessarie per non arrecare danni alle persone, alle opere e agli impianti portuali, evitando il gettito delle merci stesse dalle navi a terra.

Art. 80.
(Sgombero delle banchine).

Al termine delle operazioni di carico e di scarico delle merci, tutti gli attrezzi e i mezzi adoperati devono essere ritirati.

Con riferimento alle disposizioni dell'articolo 50 del codice, il deposito delle merci che non possono essere prontamente rimosse deve essere effettuato in modo da non ostacolare la circolazione delle persone e dei veicoli.

I veicoli non possono rimanere sulle banchine oltre il tempo necessario alle operazioni che devono compiere; i conducenti non possono allontanarsi dai veicoli stessi.

Art. 81.
(Periodo entro il quale devono essere compiute le operazioni).

Il comandante del porto può determinare, qualora esigenze eccezionali del traffico lo richiedano, il termine massimo entro cui devono essere compiute le operazioni di carico e di scarico delle merci o di imbarco e di sbarco dei passeggeri nei porti.

Art. 82.
(Pulizia dell'ambito portuale).

Ultimate le operazioni di carico e di scarico, coloro che le hanno eseguite devono provvedere alla pulizia degli specchi acquei e delle banchine.

Art. 83.
(Carico e scarico di merci accensibili).

Le navi che accostano alle zone dove si compiono operazioni di carico e di scarico di merci facilmente accensibili devono avere i fumaioli e le cappe fumarie coperti da reti parascintille.

Le operazioni di carico e di scarico delle merci facilmente accensibili durante le ore notturne sono sottoposte all'autorizzazione del comandante del porto e devono essere compiute con le modalità prescritte dalla medesima autorità.

Art. 84.
(Deposito di merci infiammabili).

Le merci facilmente infiammabili non possono rimanere depositate nelle zone portuali durante la notte ammenochè il deposito non avvenga in località a quest'uso specialmente destinata.

Qualora per circostanze di assoluta necessità le merci predette debbano rimanere durante la notte in tali zone o su navi o galleggianti, i proprietari e le persone che le hanno in consegna devono curarne la sorveglianza.

Art. 85.

(Servizi di vigilanza).

Il comandante del porto può disporre servizi di vigilanza, da eseguirsi a mezzo del personale dipendente o, in caso di necessità, a mezzo di altri agenti della forza pubblica sull'impiego del fuoco a bordo e a terra e sulle merci infiammabili o altrimenti pericolose.

Le spese della vigilanza sono a carico degli interessati.

Art. 86.

(Fuochi e lumi a bordo).

Alle navi in armamento è consentito di accendere fuoco o lumi purchè il fuoco sia contenuto in appositi locali e sia sotto la continua sorveglianza del personale di bordo e i lumi siano chiusi in fanali.

E' vietato accendere fuoco sulle navi in disarmo, le quali non abbiano personale sufficiente ad eseguire una idonea vigilanza.

Il carenaggio delle navi e dei galleggianti con il fuoco non può essere eseguito senza l'autorizzazione del comandante del porto, il quale stabilisce il luogo e l'ora per tali operazioni e prescrive le precauzioni da adottare.

Art. 87.

(Incendio nei porti).

In caso di incendio nei porti o nelle località adiacenti, il comandante del porto prende gli opportuni provvedimenti ai termini anche delle leggi speciali sulla prevenzione ed estinzione degli incendi.

I comandanti delle navi che si trovano in porto devono radunare gli equipaggi a bordo e tenersi pronti a eseguire le manovre eventualmente ordinate dal comandante del porto.

Se l'incendio avviene a bordo di una nave, il comandante della stessa deve darne immediato avviso al comandante del porto, adottando frattanto le necessarie misure.

Il comandante del porto può disporre l'impiego di persone che lavorano nel porto e delle navi e dei mezzi che si trovano nell'ambito portuale per provvedere alle necessità determinate dall'incendio.

Art. 88.

(Uso della fiamma ossidrica).

L'impiego della fiamma ossidrica o di altri analoghi mezzi a bordo di navi e di galleggianti, anche in demolizione, è regolato dal comandante del porto che provvede a stabilire le norme tecniche per prevenire gli incendi. A tale fine il comandante del porto può avvalersi, a spese della nave o del galleggiante, dell'opera di tecnici.

Art. 89.

(Rimozione di materiali sommersi).

La rimozione dei materiali sommersi nei porti, rade o canali di cui all'articolo 72 del codice deve essere iniziata e ultimata nei termini fissati dal comandante del porto, ovvero, in mancanza, compiuta entro le quarantotto ore dall'avvenuta sommersione.

I termini predetti sono comunicati agli interessati nelle forme stabilite dall'articolo seguente.

Art. 90.

(Rimozione di navi e di aeromobili sommersi).

L'ordine di rimozione di una nave, di un galleggiante o di un aeromobile sommerso, previsto dall'articolo 73 del codice, è dato al proprietario per iscritto e notificato a mezzo di un agente delle capitanerie di porto. Il termine per l'esecuzione è fissato dall'autorità marittima mercantile, sentito, ove occorra, l'ufficio del genio civile.

Se non è noto il proprietario della nave o del galleggiante, l'ordine è comunicato mediante avviso affisso nell'ufficio del compartimento, fino al termine per la esecuzione previsto nell'ordine stesso. Se non è noto il proprietario dell'aeromobile, analogo avviso è comunicato alla direzione aeronautica nella cui circoscrizione trovasi l'aeromobile da rimuovere.

Se si tratta di nave o di aeromobile stranieri, l'avviso è comunicato al console dello Stato, nei cui registri la nave o l'aeromobile è iscritto, ovvero, se non ne risulti la nazionalità, rispettivamente al ministero della marina mercantile e al ministero della difesa-aeronautica.

Quando, a norma del secondo e del quarto comma dell'articolo 73 del codice, l'autorità marittima mercantile procede d'ufficio alla rimozione, è sentito preventivamente, ove occorra, l'ufficio del genio civile. Nei casi d'urgenza, dell'inizio delle operazioni di rimozione è data notizia agli interessati nelle forme previste dai commi precedenti.

Art. 91.

(Rimozione da parte dei privati).

Nel caso di rimozione di navi, di galleggianti o di materiali sommersi da parte dei proprietari, gli oggetti rimossi rimangono in custodia dell'autorità marittima mercantile a garanzia dell'adempimento dell'obbligo della totale rimozione. I proprietari non possono ritirare le cose rimosse se non al termine delle operazioni, ovvero prestando idonea cauzione.

All'atto del ritiro i proprietari sono tenuti a pagare le spese di custodia. L'autorità che procede alla consegna ne redige processo verbale, facendo constare in maniera specifica l'avvenuta totale rimozione e il pagamento delle spese di custodia. Del processo verbale è rilasciata copia ai proprietari, su loro richiesta.

L'autorità marittima mercantile non procede alla consegna degli oggetti rimossi se il proprietario non dimostra di aver corrisposto gli eventuali diritti doganali.

Art. 92.

(Rimozione d'ufficio).

Nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 72 e dal secondo comma dell'articolo 73 del codice, quando alla rimozione di navi, di galleggianti, di aeromobili o di materiali sommersi provvede d'ufficio l'autorità marittima mercantile, le cose da rimuovere passano in proprietà dello Stato.

Al termine delle operazioni viene compilato processo verbale contenente:

a) l'indicazione del luogo in cui si trovano gli oggetti rimossi;

b) la descrizione degli oggetti medesimi;

c) il valore di ciascun oggetto o di ciascun gruppo di oggetti della stessa specie, accertato, secondo lo stato in cui si trovano, con l'intervento di un funzionario

dell'amministrazione doganale, se questa sia interessata, e, quando occorra, con l'assistenza di un perito.

Il processo verbale è sottoscritto dal perito, se è intervenuto, dal funzionario dell'amministrazione doganale, se questa è interessata, e dall'autorità marittima mercantile che lo ha compilato.

Per la vendita degli oggetti rimossi l'autorità marittima mercantile procede nei casi d'urgenza a trattativa privata. La vendita viene fatta constare con processo verbale, indicando il prezzo ricavato, le spese sostenute e, se del caso, la differenza a carico dei proprietari.

L'autorità marittima non procede alla consegna degli oggetti rimossi se l'acquirente non dimostra di aver corrisposto gli eventuali diritti doganali.

Quando si tratta di rimozione di nave di stazza lorda non superiore alle trecento tonnellate deve farsi specifica menzione del tonnellaggio.

Nel caso previsto dall'ultimo comma dell'articolo 73 del codice, l'autorità che ha proceduto alla rimozione provvede alla custodia delle cose rimosse, dandone notizia ai proprietari nelle forme stabilite dall'articolo 90 del presente regolamento.

Art. 93.

(Informazioni in caso di sinistro).

Nel caso previsto dall'articolo 69 del codice l'autorità marittima mercantile deve immediatamente informare del sinistro il ministero della marina mercantile, la direzione marittima, l'autorità militare marittima competente per territorio, l'ufficio compartimentale dai quali dipende e, se il sinistro riguarda una nave nazionale, l'ufficio di iscrizione di questa.

L'autorità consolare deve informare il ministero della marina mercantile e l'ufficio di iscrizione della nave.

Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 69 del codice l'autorità comunale deve dare immediato avviso del sinistro e dei primi provvedimenti adottati all'autorità marittima mercantile più vicina.

Art. 94.

(Processo verbale di perdita della nave).

In caso di perdita della nave, dovunque avvenuta, l'autorità marittima mercantile o consolare redige processo verbale nel quale deve indicare:

a) il nome, il numero, l'ufficio d'iscrizione, la stazza della nave e il nome del proprietario;

b) il nome, l'ufficio d'iscrizione e il numero di matricola del comandante della nave, il numero dei componenti dell'equipaggio e dei passeggeri;

c) la provenienza della nave;

d) le generalità e il domicilio delle persone perite con l'indicazione del numero di matricola e dell'ufficio di iscrizione per i componenti dell'equipaggio;

e) la qualità e la quantità del carico;

f) le cose salvate;

g) i documenti di bordo salvati e quelli perduti;

h) la società assicuratrice della nave e del carico;

i) la causa accertata o presunta del sinistro.

Il processo verbale è sottoscritto da quattro delle persone salvate o in mancanza, qualora sia possibile, da altre persone che abbiano assistito al fatto, e dall'autorità marittima che ha compilato il verbale.

Art. 95.

(Ritiro dei documenti di bordo).

Se la nave non è in condizione di riprendere la navigazione, l'autorità marittima mercantile o consolare ritira i documenti di bordo.

Art. 96.

(Trasmissione del processo verbale e dei documenti di bordo).

Se il processo verbale della perdita non è compilato da un ufficio di compartimento, l'autorità marittima mercantile lo trasmette, con i documenti di bordo ritirati, al capo del compartimento.

Se la nave non è iscritta nel compartimento marittimo, il capo di questo trasmette copia del processo verbale di perdita, unitamente ai documenti di bordo, all'ufficio di iscrizione della nave.

L'autorità consolare trasmette il processo verbale e i documenti di bordo al ministero della marina mercantile.

Art. 97.

(Registro dei sinistri).

Presso gli uffici di compartimento è tenuto un registro conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, nel quale sono annotati:

a) i sinistri occorsi alle navi nazionali ed estere nella circoscrizione del compartimento;

b) i sinistri occorsi fuori della circoscrizione del compartimento alle navi iscritte nei registri degli uffici del compartimento.

Presso gli uffici consolari è tenuto analogo registro nel quale sono annotati i sinistri occorsi alle navi nazionali nella circoscrizione del consolato e alle navi iscritte presso il consolato stesso.

CAPO II.

DEL PILOTAGGIO

SEZIONE I. — *Dell'istituzione delle corporazioni e del reclutamento dei piloti*.

Art. 98.

(Categorie delle corporazioni).

Le corporazioni dei piloti, istituite a norma dell'articolo 86 del codice, si distinguono in tre categorie.

La determinazione delle categorie è fatta dal ministro per la marina mercantile, tenuto conto del movimento annuo medio delle navi a propulsione meccanica in un certo periodo di tempo e delle difficoltà del pilotaggio nel luogo dove presta servizio la corporazione.

Art. 99.

(Navi destinate al pilotaggio).

Per l'esplicazione del servizio di pilotaggio ogni corporazione deve essere provvista, ai sensi dell'articolo 110, di navi determinate nel numero, nel tipo e nelle dimensioni dai regolamenti locali di pilotaggio.

In caso di necessità il comandante del porto può autorizzare la corporazione a prendere le navi predette in locazione.

Art. 100.
(Segni distintivi delle navi).

Ferme le disposizioni degli articoli 141 e 142 del codice, ogni nave destinata al servizio di pilotaggio deve essere dipinta in nero con una fascia bianca di centimetri venti al di sotto dell'orlo superiore del bordo, distinta dall'indicazione, segnata in maniera visibile sui lati esterni della prora e della poppa e sul fumaiolo, della lettera « P » o della parola « Pilota » e deve tenere alzata, di giorno, la bandiera H del codice internazionale dei segnali che indica la presenza del pilota a bordo, e, di notte, i fanali prescritti dal regolamento per evitare gli abbordi in mare.

Art. 101.
(Poteri del comandante del porto).

I piloti, nell'esercizio della loro attività, sono sottoposti ai poteri del comandante del porto e devono essere provvisti dei segni distintivi, in conformità del modello stabilito dal ministro per la marina mercantile.

Essi devono avere la residenza nel luogo dove ha sede la corporazione.

Il comandante del porto può servirsi gratuitamente dell'opera dei piloti per quanto concerne il servizio tecnico del porto, salvo il rimborso delle spese. Tuttavia quando si tratti di prestazioni di pilotaggio effettuate nell'interesse della nave, anche se disposte dal comandante del porto, è dovuto il compenso fissato dalle tariffe.

Art. 102.
(Concorso).

L'ammissione nella corporazione dei piloti avviene per concorso.

Può partecipare al concorso chi abbia i seguenti requisiti:

1) il titolo di capitano di lungo corso per le corporazioni di prima e di seconda categoria e almeno il titolo di padrone marittimo per quelle di terza categoria;

2) età non inferiore a ventotto e non superiore a trentacinque anni salve le particolari agevolazioni previste da leggi speciali;

3) sei anni di navigazione in servizio di coperta su navi mercantili nazionali e, per le corporazioni di prima e di seconda categoria, un periodo di almeno tre anni di navigazione come ufficiale di coperta su navi di stazza lorda non inferiore alle 500 tonnellate, di cui uno come primo ufficiale per le corporazioni di prima categoria;

4) costituzione sana, robusta e senza difetti; perfetto senso dell'udito, integra percezione dei colori e acutezza visiva normale, tanto con la visione binoculare quanto con quella monoculare;

5) nessuna condanna per reati dai quali sia derivata la interdizione dai titoli o dalla professione marittima per oltre due anni, salvo che si sia ottenuta la riabilitazione;

6) buona condotta morale e civile.

Art. 103.
(Accertamento dell'idoneità fisica).

L'accertamento dei requisiti previsti nel n. 4 dell'articolo 102 è effettuato da una commissione nominata dal capo del compartimento e composta:

1) da un medico provinciale, che eserciti le funzioni di medico di porto, presidente;

2) da un medico designato dalla cassa nazionale per la previdenza marinara;

3) da un medico designato dalla corporazione alla quale si riferisce il concorso.

Contro le risultanze dell'accertamento sanitario non è ammesso ricorso per quanto attiene al merito del giudizio formulato dalla commissione.

Art. 104.
(Bando del concorso).

Il concorso è bandito dal capo del compartimento nella cui circoscrizione ha sede la corporazione dei piloti nella quale si intendono coprire i posti vacanti.

La commissione esaminatrice, che è nominata dal direttore marittimo su proposta del capo del compartimento, è composta: dal capo del compartimento, presidente; dal capo o sottocapo pilota o da altro pilota appartenente alla corporazione alla quale si riferisce il concorso, oppure ad altra corporazione, qualora il concorso si riferisca ad una corporazione di nuova istituzione; da un capo o sottocapo pilota o da altro pilota appartenente ad altra corporazione della stessa categoria di quella per la quale si svolge il concorso.

Le spese per il funzionamento della commissione e per quanto altro concerne l'esame sono a carico della corporazione alla quale si riferisce il concorso.

Art. 105.
(Titoli).

Costituiscono titoli da valutarsi dalla commissione esaminatrice:

1) il periodo di comando su navi nazionali;

2) il periodo di effettivo servizio prestato come pilota in altra corporazione ovvero nella stessa nel caso previsto dal terzo comma dell'articolo 116.

Costituiscono altresì titoli da valutarsi dalla commissione medesima, qualora eccedano i periodi minimi richiesti dall'articolo 102:

1) il periodo di effettiva navigazione;

2) il periodo di navigazione come primo ufficiale.

I punti da assegnare ai titoli di cui ai precedenti commi non possono nel complesso superare il numero di 4: entro questo limite il ministro per la marina mercantile stabilisce con suo decreto in via generale il coefficiente da attribuire a ciascun gruppo di titoli. Sono salve le disposizioni di leggi speciali relative alle benemerenze nei pubblici concorsi.

Art. 106.
(Esame).

L'esame di concorso consta di una prova scritta su argomento di carattere professionale e di prove orali sulle seguenti materie:

1) manovra di navi a vela e a propulsione meccanica, con particolare riguardo alla manovra di ancoraggio e di ormeggio;

2) codice della navigazione e regolamento, relativamente alla disciplina del pilotaggio ed agli arrivi e partenze delle navi; regolamento locale di pilotaggio; norme per evitare gli abbordi in mare; legge e regolamento di sanità marittima e legge e regolamento doganale relativamente agli arrivi delle navi;

3) conoscenza pratica della lingua inglese e di altra lingua estera, a scelta del candidato in un gruppo da determinarsi dal ministro della marina mercantile;

4) conoscenza delle segnalazioni luminose (sistema Morse).

Art. 107.

(*Classifica dei candidati*).

Ogni esaminatore dispone di dieci voti per la prova scritta e per ciascun gruppo di prove orali indicate nell'articolo precedente. Per quanto concerne la prova orale di cui al n. 3 del predetto articolo, nella votazione comparativa è tenuto anche conto della conoscenza di più di una delle lingue estere determinate dal ministro per la marina mercantile.

L'idoneità è conseguita dal concorrente che riporti nella prova scritta e in ciascun gruppo di prove orali una media non inferiore a sei decimi.

I concorrenti sono classificati in ragione della somma delle medie riportate nelle prove anzidette, maggiorata dei punti assegnati per i titoli, a norma dell'articolo 105: a parità di voti è preferito il concorrente di maggiore età.

I risultati degli esami devono constare da processo verbale sottoscritto da tutti i membri della commissione.

Art. 108.

(*Procedimento per la nomina a pilota effettivo*).

I vincitori, entro il limite dei posti messi a concorso, sono nominati dal capo del compartimento aspiranti piloti e sono muniti di una licenza provvisoria.

Gli aspiranti assistono i piloti effettivi nell'esercizio della loro attività professionale e possono pilotare soltanto sotto la responsabilità di un pilota effettivo.

Trascorsi dodici, o sei mesi quando si tratti di capitani di lungo corso che abbiano avuto il comando per almeno un anno di navi a propulsione meccanica di stazza lorda non inferiore alle tremila tonnellate, gli aspiranti sono sottoposti a una prova pratica di idoneità relativa alla conoscenza del porto, della rada o del canale, dove devono prestare servizio e delle adiacenze per un raggio di venti miglia.

La prova è sostenuta davanti ad una commissione composta dal capo del compartimento, presidente, da un capitano di lungo corso che abbia almeno dieci anni di comando e dal capo pilota o, in mancanza, dal sottocapo pilota o da altro pilota del corpo.

Per le corporazioni di terza categoria il ministro per la marina mercantile può autorizzare che della commissione faccia parte un padrone marittimo, anzichè un capitano di lungo corso.

Le modalità della prova sono stabilite dal capo del compartimento d'accordo con il capo pilota.

Dell'esito favorevole della prova il capo del compartimento dà comunicazione scritta all'aspirante.

Gli aspiranti che non sono ritenuti idonei sono esonerati con provvedimento del capo del compartimento.

L'aspirante nominato pilota effettivo è iscritto nel registro dei piloti e munito di una licenza definitiva conforme al modello stabilito dal ministro per la marina mercantile.

Art. 109.

(*Nomina di effettivi nell'istituzione della corporazione*).

I marittimi regolarmente autorizzati a norma dell'articolo 96 del codice, i quali si trovino in servizio in una determinata località, all'atto in cui venga in questa istituita una corporazione di piloti, possono essere nominati piloti effettivi con provvedimento del capo del compartimento previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile, purchè siano in possesso dei requisiti indicati, per la categoria alla quale la corporazione appartiene, nei numeri 1, 3, 4, 5 e 6 dell'articolo 102.

Art. 110.

(*Cauzione e comproprietà dei piloti effettivi*).

I piloti effettivi devono provvedere la corporazione delle navi previste dall'articolo 99 e degli altri beni eventualmente indicati dai regolamenti locali di pilotaggio e devono prestare, anche in titoli di Stato, la cauzione prevista dai regolamenti stessi.

L'aspirante pilota nominato effettivo, oltre al versamento della cauzione, è tenuto a partecipare alla proprietà delle navi e degli altri beni destinati al servizio della corporazione e deve versare, a tal fine, alla cassa della corporazione una somma equivalente al valore, al momento della nomina, di una quota di comproprietà dei beni predetti, determinata in base al numero dei piloti effettivi.

Il valore della quota, al momento della nomina ad effettivo dell'aspirante pilota, è accertato, in caso di disaccordo, mediante perizia da eseguirsi a spese della corporazione.

Per gli atti di disposizione relativi ai beni in comproprietà dei piloti effettivi, oltre al consenso di tutti i comproprietari, è necessaria l'autorizzazione del capo del compartimento.

Art. 111.

(*Sospensione e decadenza della nomina*).

La nomina dell'aspirante pilota a effettivo è sospesa fino alla prestazione della cauzione e al pagamento del valore della quota.

L'aspirante pilota decade dal diritto alla nomina se non adempie agli oneri predetti entro un mese dalla comunicazione prevista dal settimo comma dell'articolo 108 ed è esonerato dal servizio con provvedimento del capo del compartimento.

Art. 112.

(*Armamento delle navi*).

Le navi in comproprietà dei piloti effettivi sono armate dalla corporazione. Alle spese di armamento, di manutenzione, di riparazione ordinaria e di gestione, si provvede con la detrazione delle somme occorrenti dai proventi di pilotaggio, prima che si proceda alla ripartizione prevista dall'articolo 120.

SEZIONE II. — *Dell'ordinamento della corporazione.*

Art. 113.

(*Nomina del capo pilota e dei sottocapi*).

In ogni corporazione il capo del compartimento nomina, tenuto conto dei maggiori titoli, della competenza tecnica e della capacità direttiva, il capo ed eventualmente, secondo il bisogno, uno o più sottocapi della corporazione tra i piloti effettivi che abbiano rispettivamente almeno cinque e due anni di anzianità.

Il ministro per la marina mercantile può autorizzare, per esigenze del servizio, la deroga al requisito della anzianità.

Art. 114.

(Attribuzioni del capo pilota).

Il capo pilota regola il servizio di pilotaggio e stabilisce il turno dei piloti secondo le istruzioni dell'autorità marittima mercantile.

Egli deve mantenere integre le sue qualità tecniche tenendosi in esercizio. In caso di necessità deve partecipare al servizio e qualora una prestazione di pilotaggio presenti particolari difficoltà è tenuto a pilotare personalmente la nave.

Il capo pilota mantiene l'ordine e la disciplina tra i piloti e redige annualmente le note informative su ciascun pilota. Le note informative devono essere comunicate all'interessato, che vi appone la firma, e devono essere inviate al capo del compartimento dal comandante del porto con le proprie osservazioni.

Le note informative concernenti il capo pilota sono redatte dal comandante del porto, con l'osservanza delle disposizioni di cui al comma precedente.

Unitamente a due piloti designati ogni anno dall'assemblea dei piloti, il capo pilota cura l'amministrazione della corporazione. I piloti designati sono solidalmente responsabili col capo pilota.

Il capo pilota è coadiuvato dal sottocapo e può essere sostituito, in caso di bisogno, da questi e, in mancanza, da un pilota scelto dal comandante del porto.

Art. 115.

(Revoca dell'incarico di capo o sottocapo).

In caso di gravi mancanze o di comprovata incapacità, il capo o i sottocapi piloti possono essere revocati dall'incarico con provvedimento del ministro per la marina mercantile, salva l'applicazione delle altre pene disciplinari previste dall'articolo 1254 del codice.

Art. 116.

(Nomina e poteri del commissario straordinario).

Il ministro per la marina mercantile, in caso di gravi irregolarità nel funzionamento della corporazione, può nominare, per un periodo di tempo non superiore a sei mesi, prorogabile in casi di imprescindibili esigenze a un anno, un commissario straordinario fissando, nel provvedimento di nomina, l'indennità che deve essere corrisposta al commissario. Tale indennità è prelevata dai proventi di pilotaggio.

La nomina del commissario importa revoca dall'incarico del capo e dei sottocapi piloti.

Il comandante del porto in caso di necessità può autorizzare il commissario ad assumere in servizio provvisorio marittimi idonei al pilotaggio, con preferenza per coloro che sono in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 105.

Art. 117.

(Infermità del pilota).

Qualora un pilota si assenti dal servizio per infermità, il comandante del porto provvede agli opportuni accertamenti a mezzo del medico di porto.

In caso di persistenza dell'infermità, il comandante del porto provvede all'accertamento periodico dell'infermità nel modo indicato dal comma precedente e, qualora lo ritenga opportuno, promuove un accertamento da parte di una commissione costituita a norma dell'articolo 103.

Se l'infermità duri oltre un anno, il capo del compartimento, previi ulteriori accertamenti a mezzo della commissione di cui al comma precedente, dispone la cancellazione del pilota dal registro.

Contro le risultanze dell'accertamento sanitario, a seguito del quale il pilota viene cancellato dal registro, è dato ricorso alla commissione medica di secondo grado per l'accertamento dell'idoneità fisica dei marittimi istituita presso l'amministrazione centrale della marina mercantile, entro trenta giorni da quello della comunicazione scritta del risultato della visita.

Le spese per gli accertamenti sanitari sono a carico della corporazione.

Art. 118.

(Licenziamento del pilota).

Il pilota che abbia compiuto il sessantacinquesimo anno di età o non sia più idoneo, per minorate condizioni fisiche o psichiche, accertate dalla commissione costituita a norma dell'articolo 103, al disimpegno del servizio di pilotaggio, è cancellato dal registro dei piloti dal capo del compartimento.

Art. 119.

(Rimborso della quota e restituzione della cauzione).

Il pilota effettivo cancellato per qualsiasi motivo dal registro ha diritto alla restituzione della somma versata per cauzione ed al rimborso del valore, al momento della cancellazione, della sua quota di proprietà sui beni destinati al servizio della corporazione.

Il valore della quota, al momento della cancellazione, è accertato, in caso di disaccordo, mediante perizia da eseguirsi a spese della corporazione.

Art. 120.

(Ripartizione dei compensi).

L'ammontare complessivo dei compensi riscossi, tranne quello di cui all'articolo 133, è mensilmente ripartito tra i piloti secondo la quota di partecipazione fissata per ciascuno di essi nell'articolo seguente, fatta esclusione dei piloti che siano assenti per qualsiasi causa diversa dalla licenza per ferie.

Prima di procedere alla ripartizione, si detraggono dai compensi previsti dal comma precedente le spese che comunque sono a carico della corporazione.

Qualora la proprietà dei mezzi nautici appartenga in tutto o in parte ai piloti, la corporazione nella ripartizione dei proventi può stabilire, previa approvazione del ministero della marina mercantile, una percentuale a titolo di corrispettivo per il godimento dei mezzi stessi.

La contabilità e la ripartizione dei proventi della corporazione sono soggette alla vigilanza del comandante del porto.

Art. 121.

(Quote dei piloti in servizio).

Il capo e i sottocapi della corporazione partecipano alla ripartizione dei proventi in ragione rispettivamente di centoventicinque quote e di centododici quote e mezza; gli altri piloti effettivi in ragione di cento quote; gli aspiranti in ragione di cinquanta quote.

I marittimi assunti in via provvisoria, ai termini del terzo comma dell'articolo 116, se concorrono con i piloti effettivi alla ripartizione, percepiscono metà della quota spettante a questi; altrimenti l'intera quota.

I piloti infermi da oltre sei mesi partecipano, per un periodo massimo di altri sei mesi, in ragione di sessanta quote o di trenta quote a seconda che siano effettivi o aspiranti.

Quando i piloti infermi non partecipano alla ripartizione dei proventi o quando comunque vi sia qualche pilota che non partecipa alla ripartizione a norma del primo comma dell'articolo precedente, le quote dei piloti infermi o comunque non partecipanti sono ripartite fra i piloti che hanno effettivamente prestato servizio.

Art. 122.

(Quote spettanti ai piloti esonerati).

Il pilota esonerato per limiti di età o per motivi di salute partecipa alla ripartizione in ragione di due quote e mezza per ogni anno di servizio prestato, anche in qualità di provvisorio, con un massimo, in ogni caso, di cinquanta quote. Il periodo successivo all'ultimo anno completo viene computato come un altro anno, quando sia iniziato il secondo semestre. In caso di invalidità assoluta e permanente, vericatasi per causa di servizio, il pilota partecipa in ragione di cinquanta quote.

Art. 123.

(Partecipazione della vedova e degli orfani).

La vedova del pilota partecipa alla ripartizione in ragione di cinquanta, cinquantacinque o sessanta centesimi delle quote che sarebbero spettate al pilota, se fosse stato esonerato al momento della morte, oppure di quelle dovute al pilota pensionato, secondo che non abbia figli a carico, ovvero ne abbia uno solo, ovvero ne abbia due o più.

La vedova non ha diritto alla partecipazione se il matrimonio fu contratto non più di due anni prima della morte, sempre che nel biennio non sia nata o non sia stata concepita prole, o se al momento della morte si trova legalmente separata per propria colpa dal marito. Essa cessa dal diritto alla partecipazione se passa a nuove nozze.

Gli orfani minorenni del pilota partecipano in ragione di cinquanta, cinquantacinque o sessanta centesimi delle quote che sarebbero spettate al pilota, se fosse stato esonerato al momento della morte, secondo che siano uno solo, o due, ovvero tre o più. Alla stessa partecipazione hanno diritto gli orfani maggiorenni nel caso di inabilità assoluta al lavoro. Le orfane minorenni perdono il diritto alla partecipazione se contraggono matrimonio.

La partecipazione della vedova e degli orfani avviene secondo la ragione maggiore fra quelle indicate rispettivamente nel primo e terzo comma, se la morte del pilota è avvenuta per causa di servizio.

Se il pilota non lascia vedova o figli con diritto a pensione, ma il padre di oltre sessantacinque anni di età o assolutamente inabile al lavoro e risulta che il pilota era l'unico o il principale e necessario sostegno del padre, a quest'ultimo è corrisposta la stessa quota che sarebbe spettata alla vedova.

Tale quota spetta anche alla madre di oltre cinquanta anni di età o assolutamente inabile al lavoro quando essa sia vedova o separata dal marito per colpa di lui e risulti che il pilota era l'unico o il principale e necessario sostegno della madre.

Art. 124.

(Assegni a carico dei marittimi autorizzati).

Qualora venga soppressa una corporazione di piloti sulla quale gravino assegni a favore di piloti esonerati, delle loro vedove e figli, o dei genitori, i marittimi autorizzati a norma dell'articolo 96 del codice, sono tenuti, sotto la vigilanza del comandante del porto, alla corresponsione di tali assegni, sulla base dei compensi di pilotaggio riscossi.

SEZIONE III. — *Dell'esercizio del pilotaggio.*

Art. 125.

(Servizio di trasporto, di rimorchio e di ormeggio).

I piloti non possono, senza espressa autorizzazione del comandante del porto, effettuare trasporti di cose o di persone ovvero compiere operazioni di ormeggio e di rimorchio.

Tuttavia, mancando il battello degli ormeggiatori, i piloti possono prestare la loro opera per l'ormeggio della nave, quando ne siano richiesti dal comandante della medesima. In questo caso, è dovuto il compenso previsto per gli ormeggiatori.

Art. 126.

(Segnali della nave da pilotare).

La nave che intende chiamare il pilota deve fare uno dei seguenti segnali:

1) di giorno:

a) alzare al trinchetto la bandiera nazionale in campo bianco;

b) fare il segnale P.T. del codice internazionale;

c) alzare la bandiera G dello stesso codice, con la quale si chiede il pilota;

2) di notte:

a) bruciare la luce pirotecnica comunemente chiamata « fontana bianca » ogni quindici minuti;

b) mostrare, appena al disopra del bordo, una luce brillante bianca per diversi periodi di un minuto circa, a breve intervallo fra un periodo e l'altro.

Art. 127.

(Segnale della nave del pilota).

La nave del pilota che si dirige verso la nave da pilotare deve tenere alzata, se di giorno, la bandiera H del codice internazionale dei segnali di cui al precedente art. 100 e mostrare, se di notte, a intervalli non superiori a quindici secondi, un fanale a lampi.

Art. 128.

(Obblighi del pilota a bordo).

Il pilota, giunto a bordo della nave, deve esibire al comandante la tessera personale di riconoscimento, conforme ad apposito modello approvato dal comandante del porto, e presentargli, se richiesto, il regolamento locale di pilotaggio.

Art. 129.

(Impossibilità di salire a bordo).

Il pilota, qualora per le condizioni meteorologiche non possa salire a bordo, deve tenere la propria nave di prora alla nave da pilotare e deve dare al comandante le indicazioni sulla rotta da seguire.

Art. 130.

(Compenso in caso di mancata prestazione).

Sempre che il pilota si sia diretto verso la nave che ha richiesto il pilotaggio, è dovuto il compenso di pilotaggio anche se la nave non si sia avvalsa dell'opera del pilota per fatto non imputabile a questo.

Art. 131.

(Pilotaggio oltre i limiti).

Il pilota è tenuto a eseguire l'ordine del comandante del porto di recarsi incontro a una nave, fuori dei limiti previsti dal regolamento locale, qualora la nave stessa ne abbia fatto richiesta.

Art. 132.

(Trasmissione di comunicazioni).

Le tariffe di pilotaggio, di cui all'articolo 91 del codice, debbono determinare, oltre la misura del compenso dovuto al pilota per le normali prestazioni, anche quella del compenso spettante nei seguenti casi:

a) quando il pilota sia tenuto ad eseguire l'ordine del comandante del porto di recarsi fuori dai limiti previsti dal regolamento locale, qualora la nave stessa ne abbia fatta richiesta:

b) quando il pilota sia stato chiamato solamente per trasmettere comunicazioni a terra da parte di una nave o abbia, previa autorizzazione del comandante del porto, trasmesso comunicazioni da terra ad una nave.

Art 133.

(Compenso personale).

Le tariffe di pilotaggio debbono determinare altresì la misura del compenso personale dovuto al pilota, in aggiunta a quello di pilotaggio previsto dalle tariffe stesse, nei seguenti casi:

a) quando il pilota debba rimanere a bordo della nave pilotata, per circostanze a lui non imputabili, per un periodo di tempo superiore a quello occorrente per la normale prestazione;

b) quando al pilota venga richiesto di condurre la nave in località diversa dal porto in cui ha sede la corporazione;

c) quando il pilota venga inviato dagli interessati incontro ad una nave e questa arrivi con ritardo oppure non arrivi affatto.

Nel caso di cui alla lettera *a)*, qualora la permanenza a bordo si protragga per oltre sei ore, al pilota spetta inoltre, a spese della nave, il trattamento di vitto e alloggio riservato agli ufficiali. Gli spetta altresì il trattamento previsto dal comma successivo qualora debba sbarcare in altro porto.

Nel caso di cui alla lettera *b)*, al pilota è dovuto anche il rimborso delle spese di viaggio per rientrare in sede nella misura corrispondente al prezzo del biglietto di prima classe per i piloti appartenenti alle corporazioni di prima categoria, e di seconda classe per gli altri piloti.

Qualora, dopo che il pilota sia salito a bordo, venga sospesa la partenza della nave, è dovuto il compenso personale previsto dalla tariffa locale.

Art. 134.

(Aumento del compenso).

Le tariffe di pilotaggio debbono prevedere anche la misura dell'aumento percentuale, da applicare sul compenso determinato in base alle tariffe stesse, per le prestazioni eseguite:

a) nel periodo di tempo compreso fra le ore 17 ed il tramonto del sole oppure tra il sorgere del sole e le ore 8;

b) nel periodo di tempo compreso fra il tramonto e il sorgere del sole;

c) nei giorni festivi durante l'orario normale o nei periodi di tempo di cui alle precedenti lettere *a)* e *b)*;

d) a bordo di navi adibite al trasporto di combustibili liquidi oppure di materiali esplosivi o comunque pericolosi.

Art. 135.

(Riscossione dei proventi di pilotaggio).

Il compenso dovuto per ogni prestazione di pilotaggio viene determinato da un ordine di introito firmato dal capo pilota e vistato dal comandante del porto.

Il pagamento del compenso non può effettuarsi se non dietro esibizione dell'ordine.

Art. 136.

(Certificato e registro dei piloti autorizzati).

I marittimi autorizzati a norma dell'articolo 96 del codice sono muniti dal capo del compartimento di un certificato conforme al modello stabilito dal ministro per la marina mercantile. Essi sono inoltre iscritti in apposito registro.

Art. 137.

(Compenso dei marittimi autorizzati).

Il compenso per i marittimi autorizzati è stabilito con tariffe determinate dal direttore marittimo. Per la riscossione di questi compensi si applica l'articolo 135 e l'ordine di introito è redatto dal pilota.

CAPO III.

Del rimorchio

Art. 138.

(Atto di concessione).

L'atto di concessione relativo al servizio di rimorchio deve indicare il numero e le caratteristiche dei mezzi tecnici da adibire al servizio, i limiti entro i quali ciascun rimorchiatore può esercitare il servizio e il massimo tonnellaggio delle navi da rimorchiare, nonchè le altre condizioni del servizio.

Art. 139.

(Canone).

Il concessionario è tenuto a corrispondere un canone annuo, nella misura stabilita dal capo del compartimento nell'atto di concessione.

Il canone può essere ridotto o escluso totalmente quando il concessionario assume l'obbligo di apprestare particolari mezzi tecnici e di compiere particolari prestazioni, ritenuti utili dal capo del compartimento per la sicurezza e il servizio del porto.

CAPO IV.

DELLA DISCIPLINA DEL LAVORO NEI PORTI

SEZIONE I. — *Dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro nei porti.*

Art. 140.

(Autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale).

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, agli effetti degli articoli 110 e 1249 del codice, è:

a) nei porti nei quali ha sede un ufficio del lavoro, il direttore dell'ufficio:

b) nei porti nei quali non ha sede un ufficio del lavoro, ma il cui comando è affidato a un ufficiale di porto, il comandante del porto, salvo quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 146;

c) nei porti e negli approdi cui è preposta persona estranea al corpo delle capitanerie di porto, l'ufficiale capo del circondario alla cui circoscrizione il porto o l'approdo appartiene, ovvero un ufficiale di porto designato dal capo del compartimento.

Art. 141.

(Istituzione degli uffici del lavoro portuale e loro direzione).

Gli uffici del lavoro nei porti sono istituiti presso quegli uffici di compartimento e quegli altri uffici che sono designati dal ministro per la marina mercantile.

Gli uffici del lavoro sono sottoposti alla vigilanza del capo del compartimento.

L'ufficiale di porto preposto all'ufficio del lavoro assume la denominazione di direttore dell'ufficio del lavoro portuale.

Art. 142.

(Attribuzioni degli uffici del lavoro portuale).

Gli uffici del lavoro portuale:

1) tengono i registri dei lavoratori e quelli delle imprese per operazioni portuali;

2) custodiscono gli atti concernenti l'istituzione e il funzionamento delle compagnie portuali;

3) controllano la gestione e il funzionamento delle compagnie;

4) stabiliscono i criteri per l'avviamento al lavoro e per l'avvicendamento della mano d'opera;

5) provvedono all'organizzazione del lavoro in relazione alle particolari esigenze del traffico del porto e vigilano sulla osservanza delle norme e delle tariffe relative al lavoro portuale;

6) vigilano sulla esecuzione delle operazioni portuali;

7) verificano e vistano, su richiesta degli interessati, le note di lavoro e le fatture;

8) provvedono alla liquidazione ed alla riscossione dei contributi e dei proventi previsti da leggi speciali;

9) curano l'esecuzione delle decisioni del consiglio del lavoro portuale;

10) adempiono a ogni altro incarico previsto dal codice e dal presente regolamento o che venga ad essi affidato dal ministro per la marina mercantile o dal capo del compartimento.

Art. 143.

(Consiglio del lavoro portuale).

Il consiglio del lavoro portuale è presieduto dal direttore dell'ufficio del lavoro portuale ed è composto dal direttore dell'ufficio provinciale del lavoro e della massima occupazione, dal direttore dell'ufficio provinciale del commercio e dell'industria o da un suo delegato, dal capo dell'ufficio locale di dogana, da tre rappresentanti dei lavoratori portuali e da tre dei datori di lavoro, i primi designati mediante sistema elettivo dagli operai permanenti, i secondi dalla camera di commercio, industria e agricoltura per le categorie dei commercianti, degli industriali e degli armatori.

Nel caso di assenza o di impedimento del direttore dell'ufficio del lavoro portuale, la direzione dell'ufficio stesso e la presidenza del consiglio del lavoro sono assunte da altro ufficiale di porto, designato dal capo del compartimento.

Oltre che nei casi espressamente previsti dal presente regolamento, il consiglio è convocato, con avviso scritto diretto ai singoli membri, dal direttore di sua iniziativa o su richiesta del capo del compartimento o della maggioranza dei membri, ogni qualvolta sorga la opportunità di esaminare questioni di carattere generale interessanti l'ordinamento del lavoro portuale.

L'ordine del giorno del consiglio deve essere pubblicato nell'albo dell'ufficio del lavoro e comunicato alla camera di agricoltura, industria e commercio almeno cinque giorni prima della seduta.

Il direttore, di sua iniziativa o su richiesta di un membro del consiglio, può fare intervenire alle sedute, allo scopo di avere chiarimenti sulle questioni poste all'ordine del giorno, i rappresentanti delle amministrazioni e degli altri enti che abbiano interesse nella esplicazione del lavoro portuale, e ogni altra persona che sia comunque interessata alle questioni stesse.

Il consiglio formula il parere a maggioranza di voti. A parità di voti prevale quello del presidente.

Art. 144.

(Durata in carica dei membri del consiglio).

I rappresentanti, nel consiglio, dei lavoratori portuali, dei datori di lavoro e degli enti interessati al traffico del porto durano in carica un biennio e possono essere confermati.

Devono essere sostituiti i falliti e coloro a cui carico venga accertata qualche infrazione agli ordinamenti del lavoro portuale o che riportino una delle condanne di cui al n. 4 dell'articolo 152.

Art. 145.

(Scioglimento del consiglio).

Quando si verifichino circostanze per le quali sia pregiudicato il regolare funzionamento del consiglio, il ministro per la marina mercantile dispone lo scioglimento del consiglio stesso, affidandone le funzioni al direttore dell'ufficio del lavoro portuale per un periodo non superiore a un anno.

Art. 146.

(Disciplina del lavoro nei porti di minor traffico).

Per i porti e gli approdi di minore traffico, nei quali non sono istituiti uffici del lavoro portuale, il ministro per la marina mercantile determina con proprio decreto in quali di essi deve essere provveduto alla

disciplina e alla vigilanza del lavoro portuale e stabilisce le funzioni che all'uopo devono essere esercitate dal comandante del porto o dell'approdo sotto la vigilanza del capo del compartimento.

Nelle località che sono sedi di ufficio di compartimento le suddette funzioni sono affidate a un ufficiale designato dal comandante del porto.

Nei porti e negli approdi suddetti le funzioni del consiglio del lavoro portuale sono esercitate da una commissione del lavoro portuale composta:

1) dall'ufficiale indicato nelle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 140, presidente;

2) da un funzionario dell'ufficio provinciale del lavoro;

3) da un rappresentante dei lavoratori portuali designato mediante sistema elettivo dagli operai permanenti;

4) da un rappresentante dei datori di lavoro designato dalla competente camera dell'agricoltura, industria e commercio.

Art. 147.

(*Ricorsi*).

Contro i provvedimenti dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, nel termine di trenta giorni dalla data della loro comunicazione, gli interessati possono ricorrere al capo del compartimento.

SEZIONE II. — *Dei lavoratori portuali.*

Art. 148.

(*Definizione*).

Sono considerati lavoratori portuali, agli effetti delle disposizioni del codice e del presente regolamento, tutte le persone addette alle operazioni portuali e alle altre operazioni indicate dalle singole tariffe, salve le eccezioni previste nei decreti istitutivi degli uffici del lavoro portuale o nel decreto di cui all'articolo 146.

Art. 149.

(*Categorie di lavoratori portuali*).

I lavoratori portuali sono distinti in categorie.

Le categorie e le attribuzioni di ciascuna, nonchè il numero dei lavoratori ad esse appartenenti, sono determinati, in base alle esigenze dei vari rami del traffico, dal consiglio o dalla commissione del lavoro portuale.

Art. 150.

(*Registri dei lavoratori portuali*).

I lavoratori portuali sono iscritti in registri conformi al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Tali registri, distinti a seconda delle categorie, sono tenuti dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Art. 151.

(*Contenuto dei registri*).

I registri previsti dall'articolo precedente, oltre a contenere la fotografia, indicano per ogni lavoratore:

1) il numero d'ordine e la data di iscrizione;

2) le generalità, il luogo e la data di nascita e la residenza:

3) il grado di istruzione;

4) l'iscrizione nelle liste di leva;

5) l'esito di leva;

6) ogni indicazione relativa al servizio militare e al servizio eventualmente prestato nella marina mercantile;

7) le attestazioni di benemerenze militari e civili;

8) lo stato di famiglia;

9) gli infortuni sul lavoro;

10) lo stato di servizio;

11) le pene disciplinari;

12) le condanne per qualsiasi reato;

13) la data e il motivo della cancellazione.

Oltre a quelle suindicate si fa pure sui registri ogni altra annotazione che sia ritenuta opportuna.

Art. 152.

(*Requisiti per l'iscrizione nei registri*).

Per ottenere l'iscrizione nei registri, di cui all'articolo 150, sono necessari i seguenti requisiti:

1) età non inferiore a diciotto e non superiore a trentacinque anni, salve le particolari agevolazioni previste dalle leggi speciali:

2) cittadinanza italiana;

3) sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico di porto o, in sua assenza, da un medico designato dal capo del compartimento;

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;

5) buona condotta morale e civile;

6) residenza nel comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato intende svolgere la sua attività o in un comune vicino.

Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al n. 3 del precedente comma è ammesso ricorso, entro quindici giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una commissione istituita presso l'ufficio di porto e composta:

1) da un medico designato dal capo del compartimento, presidente;

2) da un medico designato dal medico provinciale competente per territorio;

3) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale.

Le designazioni di cui al precedente comma non possono cadere sul sanitario che ha emesso il giudizio impugnato.

Art. 153.

(*Ammissione fra i lavoratori portuali*).

Per l'ammissione dei lavoratori il consiglio o la commissione del lavoro portuale propone al ministero della marina mercantile l'apertura dei ruoli e il numero dei posti da attribuire per concorso.

Il bando di concorso è reso pubblico, mediante manifesto, a cura dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

L'aspirante deve fare domanda all'autorità indicata nel comma precedente, entro il termine stabilito, allegandovi i documenti atti a comprovare il possesso dei requisiti prescritti e degli eventuali titoli di preferenza.

Art. 154.

(Graduatoria dei lavoratori da iscrivere).

Il consiglio o la commissione del lavoro portuale forma la graduatoria, valutando i titoli sulla base dei criteri di massima predisposti dal ministro per la marina mercantile.

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale approva la graduatoria e ne ordina la pubblicazione nell'albo dell'ufficio di porto.

Contro la graduatoria è ammesso entro trenta giorni dalla pubblicazione ricorso al capo del compartimento.

Il capo del compartimento decide su tali ricorsi e in base alle decisioni adottate conferma o modifica la graduatoria.

Coloro che secondo la graduatoria sono compresi nel numero dei posti da coprire vengono iscritti nei registri dei lavoratori portuali.

Art. 155.

(Libretto di ricognizione).

Il libretto di ricognizione, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, è rilasciato al lavoratore dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale all'atto dell'iscrizione nei registri previsti dall'articolo 150.

Il libretto deve contenere la fotografia e indicare il numero e la data di iscrizione nel registro, le generalità, il luogo e la data di nascita, la residenza, lo stato civile, la categoria e la compagnia o il gruppo di appartenenza.

In caso di perdita o di distruzione del libretto l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale ne rilascia un duplicato, facendone menzione nel nuovo libretto.

Se il libretto smarrito è in seguito ritrovato, la predetta autorità lo ritira e lo annulla, annotandovi la ragione dell'annullamento.

Un nuovo libretto viene pure rilasciato, allorchè il precedente sia reso inservibile; in tal caso il vecchio libretto viene annullato.

Art. 156.

(Cancellazione dai registri).

Oltre che nei casi previsti dal codice o da leggi speciali, il lavoratore è cancellato dai registri:

1) per morte;

2) per permanente inabilità al lavoro portuale;

3) per avere raggiunta l'età prescritta dalle leggi sulla previdenza sociale agli effetti del riconoscimento del diritto alla pensione di vecchiaia;

4) a domanda;

5) per essere stato durante l'anno assente dal lavoro senza giustificato motivo più di quindici giorni consecutivi o di trenta giorni non consecutivi;

6) per avere perduto uno dei requisiti, di cui ai numeri 2, 5 e 6 dell'articolo 152.

I riabilitati sono reiscritti nei registri, a condizione che nei ruoli esistano posti disponibili.

L'inabilità di cui al n. 2 del primo comma del presente articolo è accertata da una commissione istituita presso la capitaneria di porto e composta:

1) dal medico di porto di ruolo, presidente;

2) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale;

3) da un medico designato dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al precedente comma è ammesso ricorso, entro sessanta giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una commissione centrale istituita presso il ministero della marina mercantile e composta:

1) dal capo del servizio competente del ministero della marina mercantile, presidente;

2) da un funzionario medico di grado non inferiore al sesto, appartenente all'Alto commissariato per l'igiene e la sanità pubblica;

3) da due medici designati, rispettivamente, dall'istituto nazionale per la previdenza sociale e dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro;

4) da un medico designato dall'organizzazione sindacale competente.

Le designazioni di cui ai nn. 2 a 4 del precedente comma non possono cadere su sanitari che abbiano fatto parte della commissione che emise il giudizio impugnato.

Gli accertamenti di cui sopra hanno effetto anche ai fini del trattamento previdenziale del lavoratore.

Art. 157.

(Passaggio di categoria).

Nessun lavoratore può essere temporaneamente adibito a lavori di una categoria diversa da quella nei cui registri trovasi iscritto, senza autorizzazione dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Nei casi in cui il personale di una categoria sia esuberante in rapporto all'entità del traffico, la predetta autorità procede al trasferimento definitivo dei lavoratori eccedenti il fabbisogno in altre categorie affini in cui si riscontri deficienza di personale e per le quali i lavoratori abbiano la capacità tecnica necessaria.

I criteri per tale passaggio sono fissati dall'autorità predetta, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale.

Art. 158.

(Riduzione dei ruoli).

Qualora il personale iscritto nei registri divenga esuberante in rapporto all'entità del traffico, l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, di cui all'articolo 140, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, può procedere alla graduale riduzione dei ruoli cancellando nell'ordine:

1) coloro che ne facciano domanda;

2) coloro che abbiano riportato più pene disciplinari gravi;

3) coloro che abbiano dato prova di minore assiduità al lavoro;

4) coloro che per condizioni economiche possono risentire minor danno dalla cancellazione;

5) i celibi, i vedovi senza prole e i coniugati con minor numero di figli, a cominciare da quelli iscritti nei registri da data più recente o, a parità di data, dai più giovani di età.

Art. 159.
(Doveri dei lavoratori portuali).

I lavoratori portuali devono:

1) presentarsi regolarmente alle chiamate e al lavoro;

2) portare sempre con loro ed esibire, a qualunque richiesta dei funzionari e degli agenti dell'autorità marittima mercantile e della forza pubblica, il libretto di ricognizione;

3) non farsi sostituire da altri nel lavoro;

4) notificare senza indugio le malattie, le variazioni di residenza, le chiamate alle armi e tutte le altre circostanze che possano influire sulla loro reperibilità;

5) non assentarsi dal lavoro nè sospenderlo senza autorizzazione di chi dirige o sorveglia le operazioni.

Art. 160.
(Congedi).

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale può concedere congedi, compatibilmente con le esigenze del traffico, ai lavoratori che ne facciano motivata richiesta, e tenendo conto dell'anzianità dei richiedenti.

Sezione III. — *Delle compagnie e dei gruppi portuali.*

Art. 161.
(Costituzione, fusione e soppressione delle compagnie).

La costituzione, la fusione e la soppressione delle compagnie sono fatte, su proposta del capo del compartimento, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, dal direttore marittimo con decreto di cui è dato annuncio nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il direttore marittimo nel decreto di costituzione determina la somma che ciascun lavoratore deve conferire alla compagnia portuale. Tale conferimento può avvenire anche mediante trattenute rateali sui salari, da effettuarsi nei termini stabiliti dal decreto stesso e con le modalità di cui al terzo comma dell'articolo seguente.

Art. 162.
(Fusione di compagnie).

Nel caso di fusione di due o più compagnie il patrimonio di queste è devoluto alla nuova compagnià. A tale effetto viene compilato, in base ai valori attuali, il bilancio di chiusura delle attività e delle passività di ciascuna delle compagnie preesistenti, da rendersi pubblico mediante affissione, per quindici giorni, nelle sedi delle compagnie stesse.

Qualora il valore delle quote degli appartenenti alle singole compagnie, calcolato in rapporto al bilancio, sia differente, le quote di minor valore devono essere integrate, mediante trattenute rateali sui salari, fino a raggiungere il valore della quota maggiore.

Per ciascun lavoratore tenuto a tale integrazione si apre un conto individuale, nel quale si addebita la somma complessiva corrispondente alla quota massima, e vengono accreditate la quota apportata e, di volta in volta, le singole trattenute sui salari fino alla estinzione del debito. Sulla somma addebitata non decorrono interessi.

Il lavoratore che per qualsiasi motivo non entra a far parte della nuova compagnia ha diritto alla liquidazione della propria quota.

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale provvede alla immissione della nuova compagnia nel possesso del patrimonio delle compagnie preesistenti, redigendone processo verbale.

La nuova compagnia succede nei diritti e negli obblighi delle compagnie preesistenti.

Art. 163.
(Soppressione di compagnie).

Nel caso di soppressione di una compagnia si procede alla liquidazione delle attività e delle passività, e il patrimonio sociale netto è devoluto in parti uguali ai singoli lavoratori in base al bilancio da compilarsi e pubblicarsi con le modalità di cui al primo comma dell'articolo precedente.

Art. 164.
(Lavoratori che entrano in una compagnia o cessano di farne parte).

Il lavoratore che entra a far parte di una compagnia posteriormente alla sua costituzione deve conferire una somma equivalente al valore della quota individuale dell'attivo netto risultante dall'ultimo bilancio approvato. Tale conferimento può avvenire anche mediante trattenute rateali sui salari, da effettuarsi con le modalità di cui al terzo comma dell'articolo 162.

Al lavoratore che cessa di far parte della compagnia, spetta la liquidazione della propria quota calcolata sull'attivo netto risultante dall'ultimo bilancio approvato.

Art. 165.
(Deposito delle quote liquidate).

Le quote liquidate ai termini degli articoli 162, 163 e 164 e non riscosse entro tre mesi sono depositate, per conto dell'avente diritto, presso la cassa di risparmio postale.

Art. 166.
(Divisione della compagnia in sezioni e fusione delle sezioni).

Il direttore marittimo, qualora il numero dei lavoratori o le esigenze del lavoro lo richiedano, può in qualunque tempo, con proprio decreto, da emanarsi su proposta del capo del compartimento e sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, provvedere alla suddivisione delle compagnie in due o più sezioni o alla fusione delle sezioni stesse.

Art. 167.
(Vigilanza sulle compagnie).

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, oltre ad esercitare i poteri ad essa riconosciuti dall'articolo 142, cura l'osservanza, da parte delle compagnie, delle disposizioni del codice e del regolamento.

Art. 168.
(Organi della compagnia)

Sono organi della compagnia:

1) l'assemblea dei componenti la compagnia;
2) il consiglio;
3) il console e i vice-consoli;
4) il collegio dei revisori.

Art. 169.
(Assemblea).

Fanno parte dell'assemblea i componenti della compagnia.

L'assemblea è convocata dal console almeno una volta l'anno, entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio, mediante avviso contenente l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'adunanza e l'elenco delle materie da trattare.

L'avviso deve essere pubblicato mediante affissione nell'albo della compagnia, almeno quindici giorni prima di quello fissato per l'adunanza.

Art. 170.

(Compiti dell'assemblea).

L'assemblea:

1) approva il bilancio;

2) elegge il console, i vice-consoli e i consiglieri;

3) delibera sugli altri oggetti sottoposti al suo esame.

Art. 171.

(Convocazione su richiesta dei componenti la compagnia).

Il console deve convocare senza ritardo l'assemblea quando ne è fatta domanda da almeno un terzo dei componenti la compagnia e nella domanda sono indicati gli argomenti da trattare.

Se il console, o in sua vece i revisori, non provvedono, la convocazione dell'assemblea è ordinata dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, che designa la persona che deve presiederla.

Art. 172.

(Costituzione dell'assemblea e validità delle deliberazioni).

L'assemblea è regolarmente costituita con la presenza di almeno la metà dei componenti la compagnia, salvo quanto disposto dall'articolo 173. Essa delibera a maggioranza assoluta.

Art. 173.

(Consoli e vice-consoli).

Il console è preposto alla compagnia e può essere coadiuvato da uno o più vice consoli.

Il console ed i vice-consoli sono eletti tra gli iscritti nei registri dei lavoratori portuali o tra estranei.

Non può essere nominato console o vice-console e, se nominato, decade dalla carica l'interdetto, l'inabilitato, il fallito, chi non sia in possesso dei requisiti di cui ai nn. 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 152 e chi abbia raggiunto l'età prescritta dalle leggi sulla previdenza sociale agli effetti del riconoscimento del diritto alla pensione per vecchiaia.

Il console ed i vice-consoli sono nominati mediante votazione a scrutinio segreto, cui hanno diritto di partecipare tutti i lavoratori iscritti nei registri di cui all'articolo 150, che facciano parte della compagnia o della sezione.

Le elezioni sono valide solo se abbiano partecipato alla votazione almeno i tre quarti dei lavoratori facenti parte della compagnia o della sezione.

Sono eletti coloro che abbiano ottenuto i suffragi della maggioranza assoluta dei votanti. Qualora non si ottenga tale maggioranza, si procede al ballottaggio, entro il termine massimo di sette giorni, tra un numero di candidati doppio di quello delle persone da eleggere.

Vengono ammessi al ballottaggio coloro che abbiano ottenuto il maggior numero di voti. A parità di voti, nei confronti delle persone non iscritte nei registri di cui all'articolo 150 sono preferiti coloro che siano iscritti nei registri stessi e, tra questi, coloro che abbiano maggiore anzianità di iscrizione. A parità di iscrizione sono prescelti i più anziani di età.

Nel caso di parità di voti tra persone non iscritte nei registri di cui all'articolo 150 sono prescelti i più anziani di età.

Nella votazione di ballottaggio è eletto chi ha ottenuto il maggior numero di voti. Nel caso di parità di voti vengono seguiti i criteri di cui ai due precedenti commi.

L'elezione di persona estranea ai registri dei lavoratori portuali è convalidata dal direttore marittimo, che accerta negli eletti il possesso dei requisiti prescritti e l'inesistenza di cause di ineleggibilità.

Il capo del compartimento dà notizia delle nomine mediante avviso pubblicato nel foglio degli annunzi legali della provincia.

Art. 174.

(Attribuzioni del console).

Il console deve adempiere ai doveri ad esso imposti dalla legge secondo le direttive dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Il console provvede alla gestione del patrimonio sociale e dei proventi del lavoro della compagnia, alla formazione del bilancio, all'avviamento degli operai al lavoro e al loro avvicendamento.

Il console ha la rappresentanza, anche giudiziale, della compagnia.

Tuttavia non può iniziare giudizi senza l'autorizzazione dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. In caso di urgenza, il console può procedere agli atti conservativi, informandone subito l'autorità stessa.

Gli atti che importano un onere complessivo di oltre trecentomila lire, devono essere approvati dalla predetta autorità. In ogni caso sono sottoposti ad approvazione gli atti di transazione.

Art. 175.

(Attribuzioni del vice-console).

Il vice-console disimpegna le attribuzioni determinate dal regolamento interno della compagnia.

Il vice-console più anziano di nomina o, a parità, il più anziano di età sostituisce il console in caso di assenza o di impedimento.

Art. 176.

(Durata in carica del console e dei vice-consoli).

Il console ed i vice-consoli durano in carica un biennio e possono essere rieletti.

Il console ed i vice-consoli decadono dalla carica per le cause previste dall'art. 173.

Art. 177.

(Consiglieri e loro elezione).

Il console è assistito dal consiglio.

I consiglieri sono in numero non inferiore a due e non superiore ad otto, in ragione di uno per ogni cinquanta membri della compagnia.

Essi sono eletti tra gli iscritti nei registri dei lavoratori portuali secondo le modalità di cui ai commi da 4 a 9 dell'articolo 173.

Non possono essere nominati consiglieri e, se nominati, decadono dalla carica, gli interdetti, gli inabilitati e i falliti.

I consiglieri durano in carica un biennio e possono essere rieletti.

Art. 178.

(Attribuzioni dei consiglieri).

Il console riunisce almeno una volta al mese il consiglio per riferire circa l'andamento della compagnia e per sentirne il parere negli affari di maggiore importanza.

Nelle compagnie che non abbiano vice-console, il consigliere più anziano di nomina o, a parità, il più anziano di età sostituisce il console in caso di assenza o impedimento.

Art. 179.

(Esonero dai turni di lavoro).

Il console, i vice-consoli e, nel caso indicato dal secondo comma dell'articolo precedente, il consigliere che sostituisce il console, possono dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale essere esonerati dal partecipare ai turni di lavoro.

Art. 180.

(Revisori).

Il controllo contabile della compagnia è esercitato da tre revisori. Di essi, due sono eletti con le modalità di cui ai commi da 4 a 9 dell'articolo 173, tra gli iscritti nei registri dei lavoratori portuali; il terzo, al quale spetta la presidenza del collegio, è designato dal presidente dell'ordine dei ragionieri ovvero dell'ordine dei dottori in economia e commercio.

Non possono essere nominati revisori e, se nominati, decadono dall'ufficio gli interdetti, gli inabilitati e i falliti.

I revisori durano in carica tre anni e possono essere confermati.

Art. 181.

(Attribuzioni dei revisori).

I revisori devono:

1) accertare la regolare tenuta della contabilità e la corrispondenza del bilancio e del conto dei profitti e delle perdite alle risultanze dei libri e delle scritture;

2) accertare, con riscontri almeno bimestrali, la consistenza di cassa e l'esistenza dei valori e dei titoli di proprietà della compagnia o da questa ricevuti in pegno, cauzione o custodia;

3) sorvegliare che tutte le disposizioni vigenti in materia di amministrazione delle compagnie siano adempiute dal console e dai suoi dipendenti.

Nell'esercizio delle loro funzioni i revisori procedono collegialmente. Tuttavia essi possono procedere in qualsiasi momento anche individualmente ad atti di ispezione e di controllo.

Il risultato dei loro accertamenti viene comunicato all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Art. 182.

(Redazione del bilancio).

L'esercizio finanziario della compagnia coincide con l'anno solare.

Il console deve redigere il bilancio di esercizio con il conto dei profitti e delle perdite.

Il bilancio deve essere corredato da una relazione del console sull'andamento della gestione della compagnia.

Art. 183.

(Contenuto del bilancio).

Il bilancio deve indicare distintamente nel loro importo complessivo:

A) nell'attivo:

1) gli immobili;

2) gli attrezzi, gli apparecchi, i macchinari, le navi e i galleggianti, i mezzi di trasporto terrestre;

3) i mobili;

4) il danaro e ogni altro valore esistente in cassa;

5) i titoli di credito a reddito fisso;

6) i crediti verso la clientela;

7) i crediti verso banche;

8) i crediti verso i membri della compagnia per versamenti ancora dovuti;

9) gli altri crediti;

B) nel passivo:

1) le quote dei singoli membri della compagnia;

2) la riserva di cui all'art. 185;

3) i fondi di ammortamento, di rinnovamento e di copertura contro il rischio di svalutazione dei beni;

4) i fondi accantonati per indennità di anzianità degli impiegati dipendenti;

5) i debiti assistiti da garanzia reale;

6) i debiti verso fornitori;

7) i debiti verso banche ed altri sovventori;

8) gli altri debiti;

C) nell'attivo e nel passivo:

1) le cauzioni degli impiegati dipendenti;

2) le altre partite di giro.

Sono vietati i compensi di partite.

Art. 184.

(Criteri di valutazione).

Nella valutazione degli elementi dell'attivo devono essere osservati i seguenti criteri:

1) gli immobili, gli attrezzi, gli apparecchi, i macchinari, le navi e i galleggianti, i mezzi di trasporto terrestre e i mobili non possono essere iscritti per un valore superiore al prezzo di costo, e la valutazione deve essere in ogni esercizio ridotta in proporzione del loro deperimento e del consumo per la quota corrispondente all'esercizio stesso, mediante l'iscrizione al passivo di un fondo di ammortamento;

2) il valore dei titoli a reddito fisso deve essere determinato dal console secondo la quotazione di borsa al giorno della chiusura dell'esercizio.

Le svalutazioni degli elementi dell'attivo possono risultare da partite iscritte nel passivo, separatamente per le singole poste dell'attivo.

Se speciali ragioni richiedono una deroga alle norme del presente articolo, il console e il collegio dei revisori devono indicare e giustificare le singole deroghe nelle loro relazioni.

Art. 185.

(Riserva).

Dall'avanzo netto annuale deve essere dedotta una somma corrispondente almeno alla decima parte di esso per costituire un fondo di riserva, fino a che questo non abbia raggiunto il quinto dell'ammontare delle quote dei singoli membri della compagnia.

Il fondo di riserva, se viene diminuito per qualsiasi ragione, deve essere reintegrato nello stesso modo.

Art. 186.
(Relazione dei revisori e deposito del bilancio).

Il bilancio deve essere comunicato dal console al collegio dei revisori con la relazione e i documenti giustificativi, entro un termine massimo di due mesi dalla chiusura dell'esercizio. Copia del bilancio e della relazione deve essere consegnata all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Il collegio dei revisori deve, entro un mese dalla comunicazione del bilancio, compilare una relazione sui risultati dell'esercizio e sulla tenuta della contabilità, facendo le osservazioni e le proposte in ordine al bilancio stesso, e presentarla alla suddetta autorità.

Il bilancio deve essere presentato all'assemblea per l'approvazione entro quindici giorni dalla scadenza del termine di cui al precedente comma.

Art. 187.
(Ispezioni e controlli).

Il ministero della marina mercantile e l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, di propria iniziativa o su proposta della competente organizzazione sindacale o in seguito a reclamo di membri della compagnia, possono disporre o effettuare direttamente controlli e ispezioni per accertare il regolare funzionamento della compagnia.

Il ministero della marina mercantile, previo accordo con il ministero competente, può valersi, nell'esercizio della suddetta facoltà, di funzionari di altre amministrazioni.

Qualora ne faccia richiesta almeno un terzo dei membri della compagnia, l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale ha l'obbligo di effettuare le ispezioni e i controlli di cui al primo comma.

Art. 188.
(Regolamenti interni delle compagnie).

Ogni compagnia deve avere un regolamento interno.

Esso è compilato dal console, assistito dai vice-consoli, dai consiglieri e dai revisori, ed è approvato dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale.

Il regolamento interno determina:

1) l'indennità assegnata al console e ai vice-consoli e le mansioni di questi ultimi;

2) l'organico degli impiegati e del personale di servizio con indicazione dei compiti di ciascuno e delle condizioni di assunzione;

3) i libri e le scritture contabili che la compagnia deve tenere e le norme per la loro tenuta;

4) l'organizzazione del lavoro, l'uso dei mezzi meccanici in proprietà, in locazione o in concessione alla compagnia; la custodia, la distribuzione, l'uso e la riconsegna degli strumenti di lavoro;

5) le modalità per la riscossione e la ripartizione dei proventi del lavoro e le trattenute da effettuarsi su tali proventi;

6) la destinazione degli utili, previa detrazione della riserva prevista nell'articolo 185.

Le disposizioni del regolamento interno, relative agli impiegati amministrativi ed al personale di servizio, devono essere affisse nell'albo della compagnia.

Art. 189.
(Nomina e poteri del commissario straordinario).

Il ministro per la marina mercantile, in caso di gravi irregolarità nel funzionamento della compagnia, può nominare, per un periodo di tempo non superiore a un anno, un commissario straordinario, fissando, nel decreto di nomina, l'indennità che gli deve essere corrisposta sul bilancio della compagnia. La gestione commissariale può, in caso di necessità, essere prorogata per non più di sei mesi.

Fermi restando i poteri dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, il commissario straordinario esercita le funzioni che spettano al console, ai vice-consoli e ai consiglieri.

Con la nomina del commissario possono cessare dalla carica anche i revisori, le cui funzioni in tal caso sono affidate dal ministro per la marina mercantile ad un revisore di sua scelta.

Art. 190.
(Impiegati della compagnia).

Gli impiegati della compagnia devono essere cittadini italiani, non aver riportato alcuna delle condanne di cui al n. 4 dell'articolo 152 e risultare di buona condotta morale e civile.

La compagnia, prima di procedere alla nomina degli impiegati, deve ottenere l'autorizzazione dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale; essa è inoltre tenuta a esonerare gli impiegati che, a giudizio della predetta autorità, non abbiano dato prova di rettitudine, di capacità o di diligenza nell'adempimento delle loro mansioni o si siano dimostrati elementi perturbatori del lavoro.

Art. 191.
(Gruppi portuali).

Nei porti o approdi di minor traffico, le maestranze portuali, ove ne sia riconosciuta la necessità, sono costituite in gruppi, secondo le modalità determinate dal ministero della marina mercantile.

Il capo del gruppo viene eletto dai componenti il gruppo stesso; egli deve partecipare al lavoro portuale.

Art. 192.
(Notizie per l'aggiornamento dei registri).

Il console deve comunicare di volta in volta all'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale tutte le notizie riguardanti i membri della compagnia che siano necessarie per l'aggiornamento dei registri, di cui all'articolo 150.

Lo stesso obbligo incombe al capo gruppo.

Art. 193.
(Disciplina del lavoro).

L'avviamento e l'avvicendamento degli operai al lavoro sono regolati dal console della compagnia o dal capo gruppo secondo i criteri dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Il console e il capo gruppo rispondono direttamente alla suddetta autorità del regolare andamento del lavoro.

Art. 194.
(Lavoratori occasionali).

Quando i lavoratori iscritti nei registri non sono sufficienti a eseguire le operazioni portuali, l'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale può autorizzare l'impiego temporaneo di lavoratori occasionali.

Gli occasionali, qualora diano sicura garanzia per la disciplina e per il buon andamento del lavoro, sono iscritti in elenchi tenuti dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

I lavoratori compresi in tali elenchi non hanno diritto all'iscrizione nei registri previsti dall'articolo 150.

Art. 195.

(*Fondo di assistenza*).

Il fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali di cui agli articoli 1086 e 1261 del codice è destinato all'assistenza dei lavoratori stessi nei casi di urgente necessità ed è amministrato dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, la quale ne rende conto trimestralmente al consiglio o alla commissione del lavoro portuale.

SEZIONE IV — *Delle imprese per operazioni portuali.*

Art. 196.

(*Imprese per operazioni portuali*).

La concessione, di cui all'articolo 111 del codice, è data dal capo del compartimento, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale.

Il capo del compartimento, qualora intenda avvalersi della facoltà di cui all'articolo 111, secondo comma, del codice, sente la camera di agricoltura, industria e commercio.

Art. 197.

(*Documenti da produrre per il rilascio delle concessioni*).

Le imprese che chiedono la concessione devono produrre domanda corredata dai seguenti documenti:

1) se compagnie di lavoratori:

a) situazione patrimoniale all'atto della domanda;

b) documenti che comprovino la capacità tecnica della compagnia a esercitare attività di impresa portuale;

2) se imprese individuali:

a) certificato d'iscrizione nel registro delle imprese;

b) estratto dell'atto di nascita dell'imprenditore;

c) certificato di cittadinanza italiana dell'imprenditore;

d) certificato di domicilio dell'imprenditore;

e) certificato generale del casellario giudiziale dell'imprenditore;

f) certificato di buona condotta morale e civile dell'imprenditore;

g) certificato della camera di agricoltura, industria e commercio, da cui risulti la capacità tecnica e finanziaria dell'imprenditore a esercitare attività di impresa portuale;

3) se società in nome collettivo:

a) copia autentica dell'atto costitutivo;

b) certificato d'iscrizione nel registro delle imprese;

c) i documenti, di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *f*) del n. 2, relativi a tutti i componenti la società;

d) il certificato di cui alla lettera *g*) del n. 2;

4) se società in accomandita semplice o in accomandita per azioni:

a) copia autentica dell'atto costitutivo;

b) certificato d'iscrizione nel registro delle imprese;

c) i documenti, di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *f*) del n. 2, relativi ai soci accomandatari,

d) il certificato di cui alla lettera *g*) del n. 2;

5) se società per azioni o a responsabilità limitata:

a) copia autentica dell'atto costitutivo;

b) certificato d'iscrizione nel registro delle imprese;

c) i documenti, di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*) ed *f*) del n. 2, relativi alle persone che abbiano la rappresentanza della società;

d) il certificato di cui alla lettera *g*) del n. 2.

In tutti i casi devono inoltre essere presentati:

1) i documenti comprovanti che gli apparecchi, i macchinari, le navi e i galleggianti e gli altri mezzi necessari per l'esercizio dell'attività di impresa portuale sono in proprietà ovvero in uso in base a locazione, almeno annuale, del richiedente;

2) i certificati generali del casellario giudiziale delle persone autorizzate ad agire in porto in rappresentanza della impresa.

Art. 198.

(*Licenza e registro delle imprese concessionarie*).

La concessione è fatta con licenza del capo del compartimento, sottoscritta dall'interessato; ha la durata di un anno e può essere rinnovata.

Le imprese che hanno ottenuto la concessione sono iscritte in un registro tenuto dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale. Un elenco di esse è pubblicato nell'albo dell'ufficio dove ha sede la predetta autorità.

Art. 199.

(*Clausole della licenza*).

La licenza deve stabilire:

1) l'obbligo, da parte dell'impresa concessionaria, di versare un canone annuo e una cauzione, la misura dei quali è determinata dal capo del compartimento, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale;

2) la facoltà, da parte dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, di dare in uso ad altri contro un equo indennizzo, in caso di sospensione o di revoca della concessione, gli apparecchi, i macchinari, le navi e i galleggianti e gli altri mezzi necessari per l'esercizio dell'attività di impresa portuale; l'indennizzo è determinato dall'autorità predetta e, in caso di mancata accettazione, da tre arbitri, nominati uno dal direttore marittimo, uno dall'impresa concessionaria e il terzo dagli arbitri designati dalle parti o, in mancanza di accordo, dal presidente del tribunale.

Art. 200.

(*Sospensione e revoca della concessione*).

La concessione può essere sospesa o revocata in ogni tempo, senza diritto ad alcun indennizzo, con provvedimento motivato del capo del compartimento, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale:

1) quando l'imprenditore ha riportato una delle condanne di cui al n. 4 dell'articolo 152 o ha perduto la capacità legale, ovvero quando, trattandosi di società, una delle condanne predette è riportata o la capacità legale è perduta da uno dei soci in nome collettivo o da uno degli accomandatari o da uno degli ammini-

stratori delle società per azioni o a responsabilità limitata o dal direttore, a meno che entro un mese dalla condanna o dalla perdita della capacità la persona non sia stata sostituita con altra in possesso dei requisiti prescritti;

2) quando l'impresa non osserva le norme relative al lavoro portuale o quando richiede e riscuote tariffe superiori a quelle stabilite o presenta agli interessati fatture comprendenti operazioni non eseguite o spese non sostenute;

3) quando, sentita anche la camera di agricoltura, industria e commercio, risulta che la capacità tecnica o finanziaria dell'impresa è ridotta, in confronto di quella accertata al momento della concessione, in misura tale da non dare più affidamento per il regolare esercizio dell'attività;

4) quando l'impresa si astiene, per cause ad essa imputabili, dalla esecuzione dei servizi assunti.

Art. 201.

(Esecuzione di operazioni portuali per proprio conto).

Coloro che impiegano direttamente maestranze portuali e mezzi d'opera per provvedere alle operazioni portuali per conto proprio devono ottenere autorizzazione dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale.

Lo svolgimento abituale di tale attività è sottoposto al rilascio da parte dell'autorità predetta di apposita licenza, nella quale sono stabilite le condizioni di esercizio.

SEZIONE V — *Delle norme e delle tariffe di lavoro.*

Art. 202.

(Norme di lavoro).

L'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, stabilisce gli orari di lavoro e le norme relative alla esecuzione delle operazioni portuali.

Art. 203.

(Tariffe di lavoro).

Le tariffe, di cui all'articolo 112 del codice, e le norme per la loro applicazione sono formate dall'autorità preposta alla disciplina del lavoro portuale, sentito il consiglio o la commissione del lavoro portuale, e sono approvate con decreto del direttore marittimo, previa autorizzazione del ministro per la marina mercantile.

CAPO V.

DEI PALOMBARI IN SERVIZIO LOCALE

Art. 204.

(Attività dei palombari).

I palombari in servizio locale esercitano la loro attività entro l'ambito del porto presso il cui ufficio sono iscritti e nelle adiacenze e possono esercitare temporaneamente anche in altri porti, previa autorizzazione dell'autorità marittima del porto di iscrizione.

Le imbarcazioni usate dai palombari debbono essere munite di pompe d'aria e di compressori. Le imbarcazioni e le pompe debbono possedere un certificato di idoneità rilasciato dal Registro italiano navale. Le altre apparecchiature tecniche debbono essere giudicate idonee dal comandante del porto.

Art. 205.

(Registro dei palombari).

Il registro dei palombari è tenuto dal comandante del porto.

Per ottenere l'iscrizione nel registro sono necessari i seguenti requisiti:

1) età non inferiore a 18 e non superiore a 40 anni;

2) cittadinanza italiana;

3) costituzione fisica particolarmente robusta ed esente da tendenze alla pletora ed alle congestioni, accertata dal medico di porto o, in sua assenza, da un medico designato dal capo di compartimento;

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione;

5) buona condotta morale e civile;

6) avere effettuato un anno di navigazione in servizio di coperta, o aver prestato, per lo stesso periodo, servizio nella marina militare in qualità di palombaro.

La persistenza dei requisiti fisici di cui al n. 3 è condizione per l'esercizio della professione ed è soggetta a controllo triennale da parte del medico di porto.

Contro le risultanze delle visite sanitarie di cui al comma secondo, n. 3 e al comma terzo è ammesso ricorso, entro quindici giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita, ad una commissione istituita presso l'ufficio di porto e composta:

1) da un medico designato dal capo del compartimento, presidente;

2) da un medico designato dal medico provinciale competente per territorio;

3) da un medico designato dall'Istituto nazionale per la previdenza sociale.

Le designazioni di cui al precedente comma non possono cadere sul sanitario che ha emesso il giudizio impugnato.

Art. 206.

(Libretto di ricognizione).

Il libretto di ricognizione, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, è rilasciato al palombaro in servizio locale dal comandante del porto all'atto della iscrizione nel registro previsto dall'articolo precedente.

Per le indicazioni che tale libretto deve contenere e per la sua tenuta si applicano le disposizioni stabilite dall'articolo 155.

Art. 207.

(Cancellazione dal registro).

Alla cancellazione dal registro si procede:

1) per morte;

2) per permanente inabilità al servizio;

3) per avere il palombaro raggiunto l'età prescritta dalle leggi sulla previdenza sociale agli effetti del riconoscimento del diritto alla pensione di vecchiaia;

4) a domanda;

5) per la perdita di uno dei requisiti di cui ai numeri 2, 3 e 5 dell'art. 205.

L'inabilità di cui al n. 2 del precedente comma è accertata nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156 del presente regolamento.

CAPO VI.

DEGLI ORMEGGIATORI

Art. 208.

(*Registro degli ormeggiatori*).

Il registro degli ormeggiatori è tenuto dal comandante del porto.

Per ottenere l'iscrizione nel registro degli ormeggiatori sono necessari i seguenti requisiti:

1) età non inferiore ai 18 e non superiore ai 45 anni;

2) cittadinanza italiana;

3) sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico di porto, o, in sua assenza, da un medico designato dal capo del compartimento:

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia avvenuta la riabilitazione;

5) buona condotta morale e civile;

6) residenza nel comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato intende svolgere la sua attività o in un comune vicino;

7) avere effettuato due anni di navigazione in servizio di coperta.

Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al n. 3 del precedente comma è ammesso ricorso nei modi previsti dai commi secondo e terzo dell'articolo 152 di questo regolamento.

Il comandante del porto può limitare il numero degli ormeggiatori in relazione alle esigenze del traffico.

Art. 209.

(*Disciplina del servizio di ormeggio*).

Il comandante del porto disciplina il servizio degli ormeggiatori in modo da assicurare la regolarità del servizio stesso secondo le esigenze del porto.

Nei porti ove se ne ravvisi l'opportunità, il capo del compartimento può costituire gli ormeggiatori in gruppo.

Art. 210.

(*Mezzi nautici degli ormeggiatori*).

Il comandante del porto determina il numero e le caratteristiche delle imbarcazioni di cui devono essere provvisti gli ormeggiatori.

Le imbarcazioni degli ormeggiatori devono portare scritta sulla prua e sulla poppa la parola « ormeggiatore » e tenere alzato un pennello bianco con eguale scritta in rosso.

Art. 211.

(*Prestazioni degli ormeggiatori*).

Gli ormeggiatori non possono pilotare le navi. Essi devono prestare la loro opera, per le navi in arrivo, soltanto quando la nave sia stata condotta al punto di ormeggio; per le navi in partenza la prestazione degli ormeggiatori cessa al momento in cui la nave ha salpato le ancore e ha messo in moto.

Art. 212.

(*Tariffe*).

Le tariffe e le altre norme per le operazioni di ormeggio e di disormeggio sono, per ciascun porto, stabilite dal capo del compartimento.

Art. 213.

(*Libretto di ricognizione*).

Il libretto di ricognizione, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, è rilasciato all'ormeggiatore dal comandante del porto all'atto dell'iscrizione nel registro previsto dall'articolo 208.

Per le indicazioni che tale libretto deve contenere e per la sua tenuta si applicano le disposizioni stabilite dall'articolo 155.

Art. 214.

(*Cancellazione dal registro*).

Alla cancellazione dal registro si procede:

1) per morte;

2) per permanente inabilità al servizio;

3) per avere l'ormeggiatore raggiunto l'età prescritta dalle leggi sulla previdenza sociale agli effetti del riconoscimento del diritto alla pensione di vecchiaia;

4) a domanda;

5) per la perdita di uno dei requisiti di cui ai nn. 2, 5 e 6 dell'articolo 208.

L'invalidità di cui al n. 2 del precedente comma è accertata nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156 del presente regolamento.

CAPO VII.

DEI BARCAIOLI

Art. 215.

(*Attività dei barcaioli*).

I barcaioli sono addetti alla condotta dei mezzi nautici adibiti ai servizi attinenti al traffico nell'ambito del porto presso il cui ufficio essi sono iscritti.

Il comandante del porto disciplina il servizio dei barcaioli in modo da assicurare la regolarità del servizio stesso secondo le esigenze del porto. Il comandante del porto determina, in particolare, le tariffe per le operazioni svolte dai barcaioli.

Nei porti ove se ne ravvisi l'opportunità, il capo del compartimento può costituire i barcaioli in gruppo.

Art. 216.

(*Registro dei barcaioli*).

Il registro dei barcaioli è tenuto dal comandante del porto nel quale essi esercitano la loro attività.

Per ottenere l'iscrizione nel registro dei barcaioli sono necessari i seguenti requisiti:

1) età non inferiore ai 18 e non superiore ai 45 anni;

2) cittadinanza italiana;

3) sana e robusta costituzione fisica, accertata dal medico di porto, o, in sua assenza, da un medico designato dal capo del compartimento;

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica salvo che sia avvenuta la riabilitazione;

5) buona condotta morale e civile;

6) residenza nel comune nel cui territorio è il porto o l'approdo nel quale l'interessato intende svolgere la sua attività o in un comune vicino;

7) avere effettuato un anno di navigazione in servizio di coperta.

Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al n. 3 del precedente comma è ammesso ricorso nei modi previsti dai commi secondo e terzo dell'articolo 152 di questo regolamento.

Il comandante del porto può limitare il numero dei barcaioli in relazione alle esigenze del traffico.

Art. 217.
(*Libretto di ricognizione*).

Il libretto di ricognizione, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, è rilasciato al barcaiolo dal comandante del porto all'atto della iscrizione nel registro previsto nell'articolo precedente.

Per le indicazioni che tale libretto deve contenere e per la sua tenuta si applicano le disposizioni stabilite dall'articolo 155.

Art. 218.
(*Cancellazione dal registro*).

Alla cancellazione dal registro si procede:

1) per morte;

2) per permanente inabilità al servizio;

3) per avere il barcaiolo raggiunta l'età prescritta dalle leggi sulla previdenza sociale agli effetti del riconoscimento del diritto alla pensione di vecchiaia;

4) a domanda;

5) per la perdita di uno dei requisiti di cui ai nn. 2, 5 e 6 dell'articolo 216.

L'invalidità di cui al n. 2 del precedente comma è accertata nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156 del presente regolamento.

TITOLO IV
Del personale marittimo

CAPO I.
Disposizioni generali per l'immatricolazione della gente di mare

Art. 219.
(*Matricole*).

Le matricole nelle quali a termini dell'articolo 118 del codice è iscritta la gente di mare sono conformi al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Per le tre categorie della gente di mare di cui all'articolo 115 del codice le matricole sono tenute separatamente.

Le matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria sono tenute da tutti gli uffici di compartimento e dagli uffici di circondario autorizzati dal ministro per la marina mercantile.

Le matricole della gente di mare di terza categoria sono tenute da tutti gli uffici marittimi, nonchè dalle delegazioni di spiaggia e dagli uffici consolari autorizzati dal ministro per la marina mercantile.

Art. 220.
(*Libretto di navigazione*).

Il libretto di navigazione è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Il libretto di navigazione è l'unico documento che abilita alla professione marittima. Per la gente di mare di terza categoria tale abilitazione è limitata esclusivamente all'esercizio del traffico locale e della pesca costiera.

Il libretto di navigazione vale anche, a tutti gli effetti di legge, come libretto di lavoro per il servizio prestato dagli iscritti nelle matricole della gente di mare a bordo delle navi e dei galleggianti.

Il libretto di navigazione, rilasciato nelle forme prescritte dal presente regolamento, è documento di identità personale e vale come passaporto per le esigenze connesse con l'esercizio della professione marittima; ha anche lo stesso valore nei casi stabiliti da leggi e regolamenti speciali.

Le norme per il coordinamento del libretto di navigazione con quello di lavoro a terra sono stabilite con decreto del ministro per la marina mercantile di concerto con quello per il lavoro e la previdenza sociale, sentite le associazioni sindacali interessate.

Art. 221.
(*Rilascio del libretto*).

Il libretto di navigazione è rilasciato dal capo dell'ufficio di iscrizione ed è da questi consegnato, all'atto del primo imbarco dell'iscritto, al comandante della nave direttamente o a mezzo dell'ufficio marittimo o consolare del luogo in cui si trova la nave stessa.

Art. 222.
(*Annotazioni sul libretto*).

Sul libretto di navigazione sono riprodotte le annotazioni della matricola.

Non sono annotate le condanne per reati marittimi o comuni, eccettuate le condanne per diserzione. Sono invece annotati i provvedimenti di interdizione o di sospensione dai titoli o dalla professione marittima e quelli di inibizione dell'esercizio della professione stessa.

Trascorsi cinque anni senza che il marittimo abbia subito altri provvedimenti della natura di quelli indicati nel comma precedente, si procede alla cancellazione delle annotazioni sul libretto di navigazione, che verrà sostituito.

Art. 223.
(*Annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco*).

Le annotazioni dei movimenti di imbarco e sbarco devono essere effettuate sul libretto al momento in cui il marittimo imbarca o sbarca.

Le annotazioni devono indicare il luogo e la data dell'imbarco; la qualifica con la quale il marittimo è arruolato; il tipo, il nome, il tonnellaggio, l'ufficio e il numero di iscrizione della nave; il numero e la serie del ruolo di equipaggio. il luogo e la data di sbarco con l'indicazione del motivo dello sbarco stesso, nonchè della specie della navigazione compiuta.

Art. 224.
(*Modalità delle annotazioni*).

Le annotazioni sui libretti di navigazione sono eseguite dall'ufficiale o da altro funzionario dell'ufficio marittimo o consolare a ciò delegato, che le firma apponendovi il timbro d'ufficio e la menzione della propria qualifica.

Art. 225.

(Rilascio di un nuovo libretto).

L'ufficio di iscrizione rilascia un nuovo libretto di navigazione quando consti o si abbiano sufficienti indizi della perdita o della distruzione del precedente. In ogni caso, è sempre in facoltà degli uffici di porto di munire i richiedenti di un foglio provvisorio, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, valevole fino alla emissione del nuovo libretto.

Se il libretto smarrito è in seguito ritrovato, l'ufficio di porto cui è presentato provvede a ritirarlo e, previo accertamento che non sia servito a fini illeciti, lo annulla annotandovi la ragione dell'annullamento.

Un nuovo libretto di navigazione è pure rilasciato quando il precedente sia reso inservibile per il suo cattivo stato o per aver tutte le pagine scritte. In tal caso il vecchio libretto è annullato.

I libretti annullati sono conservati presso l'ufficio d'iscrizione del marittimo.

Il nuovo libretto di navigazione deve contenere le annotazioni del precedente libretto desunte dalla matricola; i periodi di navigazione sono riprodotti in complesso.

Art. 226.

(Comunicazione dei movimenti di imbarco e sbarco).

I movimenti di imbarco e sbarco dei marittimi devono essere comunicati entro quindici giorni all'ufficio marittimo d'iscrizione.

Art. 227.

(Immatricolazione richiesta per tramite dell'autorità comunale).

Nei luoghi nei quali non esiste un ufficio di porto i documenti per ottenere l'immatricolazione possono essere presentati all'autorità comunale, la quale li trasmette all'ufficio di porto competente.

Art. 228.

(Verifica della regolarità dei documenti).

I documenti prodotti per la iscrizione della gente di mare sono verificati dal funzionario che procede all'iscrizione. Della constatata regolarità è fatta annotazione firmata dal funzionario stesso.

I documenti prodotti si conservano in apposito fascicolo sul quale è annotato il nome e cognome dell'iscritto nonchè la data e il numero d'iscrizione.

Art. 229.

(Rubrica degli iscritti).

Gli uffici autorizzati alla tenuta delle matricole della gente di mare tengono anche una rubrica degli iscritti, distinta per categorie.

Art. 230.

(Facoltà degli iscritti di prima e di seconda categoria).

Gli iscritti di prima e di seconda categoria possono esercitare anche le attività consentite agli iscritti della terza categoria.

Art. 231.

(Passaggio di categoria).

Per il passaggio da una categoria ad altra superiore della gente di mare, è necessario il possesso dei requisiti prescritti per l'immatricolazione nella nuova categoria, a eccezione di quello dell'età.

Art. 232.

(Modalità per il passaggio di categoria).

Il passaggio da una categoria ad altra si effettua mediante cancellazione dalla matricola della categoria cui l'iscritto appartiene e la contemporanea iscrizione nella matricola della nuova categoria, con opportuni richiami nelle due matricole.

Il libretto di navigazione della categoria a cui l'iscritto cessa di appartenere è annullato all'atto della nuova iscrizione e sostituito con quello stabilito per la categoria a cui egli si iscrive.

Il documento annullato si restituisce all'interessato.

Sulla matricola della nuova categoria e sul nuovo libretto è riportata in complesso la navigazione effettuata.

Art 233.

(Navigazione su navi estere).

La navigazione effettuata su navi di bandiera estera è provata con documenti rilasciati dalla competente autorità dello Stato estero e autenticati dall'autorità consolare italiana.

Art. 234.

(Domicilio degli iscritti).

Gli iscritti nelle matricole della gente di mare devono comunicare all'ufficio di iscrizione le variazioni del loro domicilio.

Art. 235.

(Trasferimento d'iscrizione).

Se un marittimo chiede di essere trasferito nelle matricole di altro ufficio, l'ufficio presso cui il marittimo è iscritto compila un estratto di matricola e lo trasmette col libretto di navigazione unitamente al fascicolo personale all'ufficio presso cui il marittimo ha chiesto di essere trasferito.

L'ufficio che provvede alla nuova iscrizione annota gli estremi della precedente e dà comunicazione del nuovo numero di matricola all'ufficio di provenienza, che provvede alla cancellazione del marittimo trasferito.

Sulla nuova matricola devono essere effettuate le annotazioni di cui agli articoli 243 e 247.

I periodi della navigazione effettuata sono riportati in complesso.

Art. 236.

(Imbarco su nave nazionale all'estero).

Il marittimo che si reca all'estero per prendere imbarco su nave nazionale deve ottenere il nulla osta dell'autorità marittima e deve stipulare nel territorio dello Stato contratto di arruolamento.

Del rilascio del nulla osta e della stipulazione del contratto è fatta annotazione sul libretto di navigazione.

Quando sia richiesto, il libretto deve essere vistato dall'autorità consolare dello Stato al quale il marittimo è diretto o che deve attraversare.

Art. 237.

(Imbarco su navi di bandiera estera).

L'arruolamento di marittimi su navi di bandiera estera è subordinato al nulla osta dell'autorità marittima mercantile che vi provvede, sentita, nei casi previsti dalle leggi speciali, l'autorità militare.

Il marittimo deve dare comunicazione dell'avvenuto imbarco su nave di bandiera estera all'autorità marittima competente.

CAPO II.

DELLA IMMATRICOLAZIONE DELLA GENTE DI MARE DI PRIMA E DI SECONDA CATEGORIA

Art. 238.
(Requisiti per l'iscrizione).

Per ottenere l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria, oltre ai requisiti stabiliti dall'articolo 119 del codice, è necessario:

1) essere riconosciuto idoneo alla navigazione a termini delle leggi speciali sulla idoneità fisica dei marittimi;

2) saper nuotare e vogare;

3) essere domiciliato nel territorio dello Stato;

4) non essere stato condannato per un delitto punibile con pena non inferiore nel minimo a tre anni di reclusione, oppure per contrabbando, furto, truffa, appropriazione indebita, ricettazione, o per un delitto contro la fede pubblica, salvo che sia intervenuta la riabilitazione.

Art. 239.
(Documenti per l'iscrizione).

I requisiti per l'iscrizione si provano con i seguenti documenti:

1) certificato di nascita;

2) certificato di cittadinanza italiana;

3) certificato di idoneità fisica rilasciato dal medico di porto e certificato di vaccinazione antivaiolosa;

4) certificato di nuoto e voga rilasciato, in seguito a prova pratica, da un'autorità marittima mercantile;

5) per i minori di anni diciotto, dichiarazione scritta di consenso all'immatricolazione, fatta innanzi all'autorità comunale, o all'ufficio di porto competente, dal genitore esercente la patria potestà, ovvero dal tutore o da persona munita di mandato speciale del genitore o del tutore. Il consenso può anche constare da processo verbale raccolto dall'autorità comunale o dall'autorità marittima mercantile, e il mandato da una semplice lettera. Nei casi previsti degli articoli 354 e 402 del codice civile la dichiarazione è rilasciata dagli istituti designati ad esercitare i poteri tutelari a termini degli articoli stessi;

6) certificato di domicilio in un comune dello Stato

Il requisito di cui al n. 4 dell'articolo precedente è accertato dal certificato generale del casellario giudiziale richiesto dall'autorità marittima mercantile che provvede all'immatricolazione.

Art. 240.
(Altri documenti per l'iscrizione).

I richiedenti l'immatricolazione devono altresì produrre:

1) certificato d'iscrizione nelle liste di leva di terra e nulla osta all'imbarco rilasciato dal competente commissario di leva per coloro che presentino la domanda nell'anno in cui compiono il diciottesimo anno di età; ovvero certificato d'esito di leva per coloro che abbiano già concorso alla leva, ovvero estratto della matricola militare per coloro che abbiano prestato servizio militare; in quest'ultimo caso, se abbiano prestato servizio nell'esercito, nulla osta del distretto militare;

2) fotografia autenticata dall'autorità comunale;

3) eventuali documenti professionali.

Per gli allievi degli istituti di educazione marinara, deve essere prodotto un certificato di frequenza rilasciato dal capo dell'istituto.

I militari della marina militare che chiedono l'iscrizione nelle matricole della gente di mare non oltre tre mesi dalla data del congedo, possono produrre in sostituzione dei documenti di cui ai nn. 1, 2, 3 e 6 del precedente articolo, un estratto della matricola militare. Il possesso dei requisiti di cui al n. 2 dell'articolo 238 può risultare da annotazione apposta sull'estratto matricolare dall'autorità militare marittima che lo rilascia. Qualora il militare sia inviato in congedo per riforma o per malattia comunque contratta, devono essere esibiti i certificati di cui al n. 3 del precedente articolo.

Art. 241.
(Presentazione dei documenti).

I documenti per ottenere l'immatricolazione possono essere presentati anche agli uffici di porto non autorizzati a tenere le matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria, i quali li trasmettono all'ufficio presso cui l'immatricolando chiede di essere iscritto.

Art. 242.
(Qualifiche per l'immatricolazione).

L'immatricolazione fra la gente di mare di prima e di seconda categoria si effettua, per coloro che siano in possesso di titoli o di specializzazioni professionali, con la qualifica rispondente a tali titoli o specializzazioni, in relazione alle norme che regolano l'iscrizione nei turni di collocamento della gente di mare.

Per coloro che non sono in possesso di titoli o di specializzazioni, l'immatricolazione si effettua con la qualifica di « mozzo » per i servizi di coperta, con quella di « giovanotto di macchina » per i servizi di macchina e con quella di « piccolo di camera » o « piccolo di cucina » per i servizi complementari di bordo.

Gli allievi degli istituti di educazione marinara, anche se di età inferiore ai quattordici anni ma non ai dieci, sono immatricolati con la qualifica di « allievo » seguìta dall'indicazione dell'istituto presso cui sono iscritti. Essi possono imbarcare soltanto sulle navi scuola degli istituti di educazione marinara presso i quali sono iscritti e sulle navi il cui equipaggio sia formato unicamente da membri della famiglia.

I diplomati degli istituti nautici sono immatricolati con il titolo di « allievo capitano di lungo corso » o « allievo capitano di macchina ».

Gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto, che abbiano cessato dal servizio permanente effettivo, effettuato per un periodo non minore a quindici anni, possono essere immatricolati ed imbarcare con la qualifica di « commissario di bordo ». Con la stessa qualifica possono essere immatricolati ed imbarcare i funzionari civili dell'Amministrazione centrale della marina mercantile, aventi grado non inferiore al settimo, dopo il loro collocamento a riposo.

Art. 243.
(Annotazioni sulle matricole).

Sulle matricole della gente di mare di prima e di seconda categoria, oltre alle generalità e al domicilio, al numero progressivo e alla data in cui si opera l'iscrizione, devono annotarsi per ogni iscritto:

1) la qualifica all'atto dell'immatricolazione, i titoli professionali e le abilitazioni ottenute dopo l'immatricolazione;

2) le attestazioni di benemerenze civili e militari;

3) il cambiamento di domicilio;

4) l'iscrizione sulle liste della leva di terra, quando sia iniziato l'anno in cui l'iscritto compie il diciottesimo anno di età;

5) l'esito di leva;

6) ogni indicazione relativa al servizio militare marittimo;

7) l'autorizzazione d'imbarco ottenuta dall'iscritto prossimo alla leva, a norma dell'articolo 240, n. 1;

8) il nulla osta al rilascio del passaporto per l'estero, nei casi in cui sia necessario per ragioni di leva o di servizio militare;

9) il nulla osta dell'autorità marittima mercantile per l'imbarco su navi di bandiera estera, a norma dell'articolo 237;

10) il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela, per l'arruolamento dei minori, nei casi in cui è richiesto;

11) la prestazione del giuramento da parte dei marittimi che vi sono soggetti;

12) i movimenti di imbarco e di sbarco, e i servizi che possono essere riconosciuti utili al conseguimento dei titoli professionali, o di altre qualifiche attinenti alla professione marittima, o agli effetti delle leggi sulla previdenza;

13) i periodi di inabilità al lavoro marittimo per infortuni e malattie, che danno diritto alle prestazioni di legge;

14) l'eventuale possesso del libretto di lavoro a terra;

15) le pene disciplinari;

16) le condanne per reati marittimi o comuni;

17) la cancellazione dalla matricola e i motivi che l'hanno determinata.

Oltre a quelle suindicate, si fa pure sulle matricole ogni altra annotazione, che secondo le circostanze sia ritenuta necessaria.

Sulla matricola è applicata la fotografia dell'iscritto.

CAPO III.

DELLA IMMATRICOLAZIONE DELLA GENTE DI MARE DI TERZA CATEGORIA

Art. 244.

(Requisiti per l'iscrizione).

Per essere iscritti nelle matricole della gente di mare di terza categoria, oltre ai requisiti stabiliti dall'articolo 119 del codice, è necessario:

1) saper nuotare e vogare;

2) essere domiciliati in uno dei comuni compresi nella circoscrizione del circondario marittimo.

Art. 245.

(Documenti per l'iscrizione).

I requisiti per l'iscrizione si provano con i documenti indicati nei nn. 1, 2, 4, 5 e 6 dell'articolo 239.

I richiedenti l'immatricolazione nella terza categoria della gente di mare devono altresì produrre il documento indicato al n. 2 dell'articolo 240 e il certificato di vaccinazione antivaiolosa.

Art. 246.

(Qualifiche per l'immatricolazione).

L'immatricolazione fra la gente di mare di terza categoria si effettua con la qualifica di « mozzo per il traffico locale » o di « mozzo per la pesca costiera ».

Tuttavia coloro che sono in possesso di qualifiche o di specializzazioni professionali sono immatricolati con tali qualifiche o specializzazioni in relazione alle norme che regolano l'iscrizione nei turni di collocamento della gente di mare.

Art. 247.

(Annotazioni sulle matricole).

Per la tenuta delle matricole della gente di mare di terza categoria si applica il disposto dell'articolo 243, ma non si fanno le annotazioni di cui ai nn. 1, 4, 5, 6, 7, 8, 10 e 15.

CAPO IV.

DEI TITOLI PROFESSIONALI PER I SERVIZI DI COPERTA

Art. 248.

(Capitano di lungo corso).

Il capitano di lungo corso può assumere il comando di navi di qualsiasi stazza e velocità e per qualsiasi destinazione salvo quanto dispone il secondo comma del seguente articolo.

Per conseguire il titolo di capitano di lungo corso occorrono i seguenti requisiti:

1) avere compiuto i ventiquattro anni di età;

2) possedere il titolo di aspirante capitano di lungo corso;

3) avere effettuato complessivamente quattro anni di navigazione in servizio di coperta, di cui uno fuori dello Stretto di Gibilterra o del Canale di Suez;

4) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Gli ufficiali di vascello, provenienti dai corsi normali dell'accademia navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di capitano di lungo corso, qualora abbiano compiuto un periodo di effettiva navigazione su navi militari o mercantili pari a quello stabilito al n. 3 del precedente comma e superino apposito esame secondo gli speciali programmi, stabiliti con decreto del ministro per la marina mercantile di concerto con quello per la difesa, su materie attinenti all'utilizzazione commerciale della nave comprese nei programmi d'insegnamento degli istituti tecnici nautici e non in quelli della accademia navale. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di capitano di lungo corso.

Art. 249.

(Capitano superiore di lungo corso).

I capitani di lungo corso, che abbiano effettuato dieci anni di navigazione in servizio di coperta dopo il conseguimento della patente, dei quali almeno tre al comando di navi non inferiori a tremila tonnellate di stazza lorda, acquistano il titolo di capitano superiore di lungo corso.

Al capitano superiore di lungo corso è riservato il comando di navi da passeggeri di stazza lorda dalle quindicimila alle ventimila tonnellate, che abbiano una velocità superiore alle venticinque miglia all'ora e navi da passeggeri di stazza lorda superiore alle ventimila tonnellate.

Gli ufficiali superiori di vascello, provenienti dai corsi normali dell'accademia navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di capitano superiore di lungo corso qualora:

a) abbiano compiuto un periodo di effettiva navigazione su navi militari o mercantili pari a quello stabilito dal primo comma del presente articolo ed abbiano effettuato il periodo di comando previsto dallo stesso comma su navi non inferiori ad 850 tonnellate di dislocamento;

b) abbiano compiuto con esito favorevole il corso superiore presso l'accademia navale.

La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di capitano superiore di lungo corso.

Qualora esigenze della navigazione lo richiedano, il comando delle navi di cui al secondo comma del presente articolo può essere affidato a capitani di lungo corso.

Art. 250.
(Aspirante capitano di lungo corso).

Per conseguire il titolo di aspirante capitano di lungo corso occorrono i seguenti requisiti:

1) avere compiuto i ventuno anni di età;

2) possedere il titolo di allievo capitano di lungo corso;

3) avere effettuato trenta mesi di navigazione in servizio di coperta, dei quali almeno sei come allievo;

4) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

L'aspirante capitano di lungo corso può:

1) imbarcare:

a) come terzo ufficiale su navi da passeggeri nel Mediterraneo e come secondo ufficiale su navi da carico per qualsiasi destinazione;

b) come primo ufficiale su navi da carico nel Mediterraneo;

c) come ufficiale su navi da pesca per qualsiasi destinazione;

2) assumere il comando:

a) di navi da carico di stazza lorda non superiore alle settecento tonnellate nel Mediterraneo e, fuori di esso, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir, nonchè nel Mar Nero, purchè abbia effettuato complessivamente quattro anni di navigazione in servizio di coperta;

b) di navi a vela da pesca di qualsiasi stazza e di pescherecci a propulsione meccanica con apparato motore di potenza fino a quattrocento cavalli asse o cinquecento cavalli indicati, per l'esercizio della pesca nel Mediterraneo e fuori di esso non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir, nonchè nel Mar Nero, purchè abbia effettuato complessivamente quattro anni di navigazione in servizio di coperta, di cui almeno uno su navi addette alla pesca e semprechè superi favorevolmente l'esame per la specializzazione alla pesca, secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Gli ufficiali di vascello provenienti dai corsi normali dell'accademia navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di aspirante capitano di lungo corso qualora:

a) abbiano effettuato 30 mesi di navigazione in servizio di coperta;

b) abbiano superato apposito esame secondo gli speciali programmi stabiliti con decreti del ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per la difesa, su materie attinenti all'utilizzazione commerciale della nave, comprese nei programmi di insegnamento degli istituti tecnici nautici e non in quelli dell'accademia navale. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di aspirante capitano di lungo corso.

Art. 251.
(Allievo capitano di lungo corso).

Per conseguire il titolo di allievo capitano di lungo corso occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) possedere il diploma di istituto nautico, sezione capitani.

L'allievo capitano di lungo corso coadiuva gli ufficiali di coperta nell'esplicazione dei servizi ad essi attribuiti.

Gli ufficiali di vascello provenienti dai corsi normali dell'accademia navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di allievo capitano di lungo corso, qualora abbiano sostenuto e superato con esito favorevole apposito esame secondo gli speciali programmi, stabiliti con decreto del ministro per la marina mercantile di concerto con quello per la difesa, su materie attinenti all'utilizzazione commerciale della nave comprese nei programmi di insegnamento degli istituti tecnici nautici e non in quelli dell'accademia navale. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di allievo capitano di lungo corso.

Art. 252.
(Padrone marittimo).

Il titolo di padrone marittimo è di due specie: padrone marittimo per il traffico e padrone marittimo per la pesca.

Art. 253.
(Padrone marittimo per il traffico).

Per conseguire il titolo di padrone marittimo per il traffico occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) possedere la licenza di uno degli istituti medi di educazione marinara indicati dal ministro per la pubblica istruzione di concerto col ministro per la marina mercantile ovvero la licenza di scuola media inferiore o altro titolo equipollente determinato dalle autorità predette;

4) avere effettuato quattro anni di navigazione in servizio di coperta, di cui almeno uno nel Mediterraneo;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercatile.

Il padrone marittimo per il traffico può:

1) imbarcare come ufficiale su navi da carico di stazza lorda non superiore a milleseicento tonnellate nel

Mediterraneo e, fuori di esso, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir, nonchè nel Mar Nero;

2) assumere il comando di navi di qualsiasi tipo di stazza lorda non superiore a mille tonnellate nel Mediterraneo.

Gli ufficiali del corpo equipaggi marittimi dei servizi nautici (nocchieri) e i capi nocchieri di prima, seconda e terza classe, entro cinque anni dalla cessazione del servizio di carriera, possono conseguire senza esami il titolo di cui al presente articolo, sempre che abbiano compiuto almeno quattro anni d'imbarco, dei quali non meno di uno al comando di unità navale.

Art. 254.
(Padrone marittimo per la pesca).

Per conseguire il titolo di padrone marittimo per la pesca occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) possedere la licenza di uno degli istituti medi di educazione marinara indicati dal ministro per la pubblica istruzione di concerto col ministro per la marina mercantile ovvero la licenza di scuola media inferiore o altro titolo equipollente determinato dalle autorità predette;

4) avere effettuato, in servizio di coperta, quattro anni di navigazione su navi addette alla pesca mediterranea, oppure tre anni di navigazione su navi da traffico e due anni di navigazione su navi addette alla pesca mediterranea;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il padrone marittimo per la pesca può:

1) imbarcare come ufficiale su navi che esercitano la pesca oltre gli stretti.

2) assumere il comando di navi a vela, di qualsiasi stazza, e di navi a propulsione meccanica con apparato motore di potenza fino a quattrocento cavalli asse o cinquecento cavalli indicati, per l'esercizio della pesca nel Mediterraneo.

Gli ufficiali del corpo equipaggi marittimi dei servizi nautici (nocchieri) e capi nocchieri di prima, seconda e terza classe, entro cinque anni dalla cessazione del servizio di carriera, possono conseguire senza esami il titolo di cui al presente articolo, sempre che abbiano compiuto almeno quattro anni d'imbarco, dei quali non meno di uno al comando di unità navale.

Art. 255.
(Marinaio autorizzato).

Il titolo di marinaio autorizzato è di due specie: marinaio autorizzato al piccolo traffico e marinaio autorizzato alla pesca mediterranea.

Art. 256.
(Marinaio autorizzato al piccolo traffico).

Per conseguire il titolo di marinaio autorizzato al piccolo traffico occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere compiuto gli studi del corso superiore elementare;

4) avere effettuato quattro anni di navigazione in servizio di coperta;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il marinaio autorizzato al piccolo traffico può assumere il comando:

a) di navi di stazza lorda non superiore a cinquanta tonnellate, lungo le coste continentali e insulari del Mediterraneo nelle zone a nord del trentacinquesimo parallelo, comprese fra il settimo e il ventesimo meridiano;

b) di rimorchiatori con apparato motore di potenza non superiore ai centocinquanta cavalli indicati, nelle acque territoriali dello Stato.

I secondi capi ed i sergenti nocchieri di carriera o volontari, entro cinque anni dalla cessazione del servizio, possono conseguire senza esame il titolo di cui al presente articolo, purchè abbiano compiuto almeno quattro anni di imbarco.

Art. 257.
(Marinaio autorizzato alla pesca mediterranea).

Per conseguire il titolo di marinaio autorizzato alla pesca mediterranea occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere compiuto gli studi del corso superiore elementare;

4) avere effettuato quattro anni di navigazione in servizio di coperta, di cui due su navi addette alla pesca mediterranea;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il marinaio autorizzato alla pesca mediterranea può assumere il comando per l'esercizio della pesca nel Mediterraneo, nelle zone a nord del trentacinquesimo parallelo, comprese fra il settimo e il ventesimo meridiano, di navi a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate, anche se munite di motore ausiliario di potenza non superiore ai centoventi cavalli asse, e di navi a propulsione meccanica con apparato motore di potenza fino a centoventi cavalli asse o centotrenta cavalli indicati.

I secondi capi ed i sergenti nocchieri di carriera o volontari, entro cinque anni dalla cessazione del servizio, possono conseguire senza esame il titolo di cui al presente articolo, purchè abbiano compiuto almeno quattro anni di imbarco.

Art. 258.
(Capo barca).

Il titolo di capo barca è di tre specie: capo barca per il traffico nello Stato, capo barca per il traffico locale e capo barca per la pesca costiera.

Art. 259.
(Capo barca per il traffico nello Stato).

Per conseguire il titolo di capo barca per il traffico nello Stato occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere compiuto gli studi del corso superiore elementare;

4) avere effettuato trenta mesi di navigazione in servizio di coperta:

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il capo barca per il traffico nello Stato può assumere il comando di navi, esclusi i rimorchiatori, di stazza lorda non superiore a venticinque tonnellate, lungo le coste continentali e insulari dello Stato, entro i limiti del mare territoriale.

I sottocapi nocchieri volontari, entro cinque anni dalla cessazione del servizio, possono conseguire senza esami il titolo di cui al presente articolo, purchè abbiano compiuto trenta mesi di imbarco.

Art. 260.

(Capo barca per il traffico locale).

Per conseguire il titolo di capo barca per il traffico locale occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto i diciotto anni di età;

4) avere compiuto gli studi del corso inferiore elementare;

5) avere effettuato diciotto mesi di navigazione in servizio di coperta;

6) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il capo barca per il traffico locale può assumere il comando di navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, addette al trasporto di merci, e non superiore alle dieci tonnellate, addette al trasporto di passeggeri, nel circondario di iscrizione della nave e nei due limitrofi.

Il capo barca per il traffico locale può altresì condurre galleggianti di qualsiasi stazza.

Art. 261.

(Capo barca per la pesca costiera).

Per conseguire il titolo di capo barca per la pesca costiera occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto i ventuno anni di età;

4) avere compiuto gli studi del corso inferiore elementare;

5) avere effettuato diciotto mesi di navigazione in servizio di coperta, di cui dodici su navi addette alla pesca;

6) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il capo barca per la pesca costiera può assumere il comando di navi a vela di stazza lorda non superiore alle dieci tonnellate, e di navi a propulsione meccanica, con apparato motore di potenza fino a cinquanta cavalli asse, per l'esercizio della pesca lungo le coste continentali e insulari dello Stato, entro i limiti del mare territoriale.

Art. 262.

(Conduttore).

Il titolo di conduttore è di due specie: conduttore per il traffico locale e conduttore per la pesca costiera.

Art. 263.

(Conduttore per il traffico locale).

Per conseguire il titolo di conduttore per il traffico locale occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto i diciotto anni di età;

4) sapere leggere e scrivere;

5) avere effettuato dodici mesi di navigazione in servizio di coperta su qualsiasi tipo di nave.

Il conduttore può condurre navi a vela di stazza non superiore a cinque tonnellate entro tre miglia dalla costa, nel circondario d'iscrizione della nave e nei due circondari limitrofi, per il trasporto di passeggeri o di merci.

Art. 264.

(Conduttore per la pesca costiera).

Per conseguire il titolo di conduttore per la pesca costiera occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto i diciotto anni di età;

4) sapere leggere e scrivere;

5) avere effettuato dodici mesi di navigazione in servizio di coperta su qualsiasi tipo di nave, di cui almeno sei su navi addette alla pesca.

Il conduttore per la pesca può condurre navi a vela di stazza non superiore a cinque tonnellate entro i limiti delle acque territoriali, nel circondario d'iscrizione della nave e nei due circondari limitrofi, per l'esercizio della pesca.

CAPO V.

DEI TITOLI PROFESSIONALI PER I SERVIZI DI MACCHINA

Art. 265.

(Capitano superiore di macchina).

Per conseguire il titolo di capitano superiore di macchina occorrono i seguenti requisiti:

1) possedere il titolo di capitano di macchina;

2) avere effettuato complessivamente, dopo il conseguimento del titolo di capitano di macchina, dieci anni di navigazione in servizio di macchina, dei quali almeno uno su piroscafi e uno su motonavi: nell'anzidetto periodo di navigazione almeno tre anni devono essere stati effettuati in direzione di macchina.

Il capitano superiore di macchina può assumere la direzione di macchina di navi di qualsiasi stazza e velocità e per qualsiasi destinazione, comprese le navi il cui comando è riservato ai capitani superiori di lungo corso.

Gli ufficiali superiori del genio navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di capitano superiore di macchina qualora abbiano compiuto su navi militari o mercantili i periodi di navigazione richiesti al n. 2 del presente articolo ed abbiano diretto apparati motori di potenza non inferiore a milleduecento cavalli asse o millecinquecento cavalli indicati. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di capitano superiore di macchina.

Art. 266.
(*Capitano di macchina*).

Per conseguire il titolo di capitano di macchina occorrono i seguenti requisiti:

1) avere compiuto i ventitrè anni di età;

2) possedere il titolo di aspirante capitano di macchina;

3) avere lavorato per un anno in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine e avere, inoltre, effettuato tre anni di navigazione in servizio di macchina, dei quali almeno uno su piroscafi e uno su motonavi oppure aver effettuato quattro anni di navigazione in servizio di macchina, dei quali almeno uno su piroscafi e uno su motonavi.

4) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il capitano di macchina può:

1) imbarcare come ufficiale di macchina su navi di qualsiasi tipo dotate di apparato motore di qualsiasi potenza, e per qualsiasi destinazione;

2) assumere la direzione di macchina:

a) di navi da carico o da passeggeri, o addette alla pesca, il cui apparato motore non superi la potenza di milleduecento cavalli asse o di millecinquecento cavalli indicati nel Mediterraneo e, fuori di esso, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir, nonchè nel Mar Nero;

b) di navi da diporto, per qualsiasi destinazione. purchè abbia effettuato tre anni di navigazione come ufficiale di macchina;

c) di navi addette alla pesca, di qualsiasi tonnellaggio e velocità e per qualsiasi destinazione, e di navi da carico di qualsiasi tonnellaggio e velocità e per qualsiasi destinazione, escluse però quelle di stazza lorda superiore alle diecimila tonnellate, con velocità superiore alle diciotto miglia all'ora, purchè abbia effettuato almeno sei anni di navigazione come ufficiale in servizio di macchina, di cui due almeno come primo ufficiale;

d) di navi da passeggeri di stazza lorda non superiore alle quindicimila tonnellate, qualsiasi velocità esse abbiano, e di navi da passeggeri dalle quindicimila alle ventimila tonnellate di stazza lorda, che abbiano una velocità non superiore alle venticinque miglia all'ora, per qualsiasi destinazione, purchè abbia effettuato, dopo il conseguimento del titolo, nove anni di navigazione come ufficiale in servizio di macchina, dei quali almeno due alla direzione di macchina di navi da carico o come primo ufficiale di macchina su navi da passeggeri;

3) assumere la direzione:

a) degli impianti elettrici di bordo, di potenza erogata non superiore a duemila chilovatti, purchè abbia effettuato almeno un anno di navigazione al servizio di impianti elettrici, la cui potenza, somma delle potenze utenti, esclusa quella destinata al circuito luce, non sia inferiore a duecentocinquanta chilovatti;

b) degli impianti elettrici di bordo di potenza erogata superiore a duemila chilovatti, purchè abbia effettuato almeno due anni di navigazione come ufficiale adibito ai servizi elettrici di bordo su navi munite d'impianti di potenza non inferiore a mille chilovatti calcolando tale potenza a norma della precedente lettera *a*).

Gli ufficiali del genio navale, iscritti nei ruoli della marina militare, possono conseguire il titolo di capitano di macchina qualora abbiano compiuto su navi militari o mercantili i periodi di navigazione stabiliti al n. 3 del primo comma del presente articolo. Il conseguimento del titolo di capitano di macchina legittima allo esercizio della professione marittima nei limiti e secondo le modalità indicate dal presente articolo, ritenendosi a tale effetto valida la navigazione compiuta su navi militari. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di capitano di macchina.

Qualora esigenze della navigazione lo richiedano può essere affidata al capitano di macchina la direzione di macchina di navi per le quali questa è riservata in via normale al capitano superiore di macchina.

Art. 267
(*Aspirante capitano di macchina*).

Per conseguire il titolo di aspirante capitano di macchina occorrono i seguenti requisiti:

1) avere compiuto i ventuno anni di età;

2) possedere il titolo di allievo capitano di macchina;

3) avere lavorato per sei mesi in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine e avere inoltre effettuato una navigazione di ventiquattro mesi, dei quali almeno sei come allievo capitano di macchina, almeno otto in servizio di macchina su piroscafi e otto in servizio di macchina su motonavi; oppure aver effettuato trenta mesi di navigazione in servizio di macchina, dei quali otto mesi almeno su piroscafi e otto mesi su motonavi;

4) avere sostenuto con esito favorevole un esame, secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

L'aspirante capitano di macchina può:

1) imbarcare:

a) come terzo ufficiale di macchina su navi da passeggeri nel Mediterraneo e come secondo ufficiale di macchina su navi da carico per qualsiasi destinazione, qualunque sia la potenza dell'apparato motore delle navi stesse;

b) come primo ufficiale di macchina su navi da carico, nel Mediterraneo, qualunque sia la potenza dell'apparato motore;

c) come ufficiale di macchina, su navi da pesca, per qualsiasi destinazione, qualunque sia la potenza dell'apparato motore;

2) assumere la direzione di macchina di navi da carico o addette alla pesca, dotate d'apparato motore di potenza non superiore ai settecento cavalli asse o agli ottocentosettantacinque cavalli indicati, nel Mediterraneo e, fuori di esso, non oltre Huelva, Casablanca e Kosseir, nonchè nel Mar Nero, purchè abbia effettuato complessivamente quattro anni di navigazione in

servizio di macchina, dei quali almeno uno come terzo ufficiale.

Gli ufficiali del genio navale iscritti nei ruoli della marina militare e gli ufficiali del corpo equipaggi marittimi — ruolo servizi di macchina — e i capi meccanici di prima, seconda e terza classe, entro cinque anni dalla cessazione del servizio di carriera, possono conseguire il titolo di aspirante capitano di macchina qualora abbiano compiuto un periodo di effettiva navigazione su navi militari o mercantili pari a quello stabilito al n. 3 del primo comma del presente articolo. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo professionale di aspirante capitano di macchina.

Art. 268.

(Allievo capitano di macchina).

Per conseguire il titolo di allievo capitano di macchina occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere conseguito il diploma d'istituto nautico, sezione macchinisti.

L'allievo capitano di macchina coadiuva gli ufficiali nell'esplicazione dei servizi di guardia in macchina.

Il titolo di allievo capitano di macchina può essere conseguito, all'infuori dei predetti requisiti, da chi abbia ottenuto la nomina a sottotenente del genio navale. La cancellazione dai ruoli della marina militare comporta la perdita del titolo.

Art. 269.

(Meccanico navale).

Il titolo di meccanico navale è di due specie: meccanico navale di prima classe e meccanico navale di seconda classe per motonavi.

Art. 270.

(Meccanico navale di prima classe).

Per conseguire il titolo di meccanico navale di prima classe occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere conseguito la licenza di uno degli istituti medi di educazione marinara, indicati dal ministro per la pubblica istruzione di concerto col ministro per la marina mercantile, oppure la licenza di scuola media inferiore o altro titolo equipollente determinato dalle predette autorità;

4) avere lavorato dopo il conseguimento del titolo di studio, per almeno diciotto mesi in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine e avere effettuato successivamente almeno diciotto mesi di navigazione al servizio dell'apparato motore, dei quali almeno sei su navi a vapore e sei su motonavi;

5) avere frequentato, con esito favorevole, dopo il tirocinio di officina e di navigazione, un corso integrativo secondo le modalità e i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile, di concerto col ministro per la pubblica istruzione;

6) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il meccanico navale di prima classe può:

1) imbarcare:

a) come ufficiale in servizio di guardia ai macchinari ausiliari di bordo su navi di qualsiasi tipo, tonnellaggio e potenza di apparato motore e per qualsiasi destinazione;

b) come ufficiale in servizio di guardia in macchina su navi da carico, o addette alla pesca, in navigazione mediterranea, dotate di apparato motore di potenza non superiore agli ottocento cavalli asse o ai novecento cavalli indicati;

2) assumere la direzione di macchina:

a) di navi da carico, o addette alla pesca, in navigazione mediterranea, dotate di apparato motore di potenza non superiore agli ottocento cavalli asse o ai novecento cavalli indicati, purchè dopo il conseguimento del titolo abbia effettuato tre anni di navigazione di cui almeno uno in servizio di guardia in macchina;

b) di navi da passeggeri, in navigazione mediterranea, dotate di apparato motore non superiore ai quattrocento cavalli asse o ai quattrocentocinquanta cavalli indicati, purchè dopo il conseguimento del titolo abbia effettuato tre anni di navigazione di cui uno almeno in servizio di guardia in macchina.

I meccanici e motoristi navali della marina militare provenienti dal servizio permanente di carriera, entro cinque anni dall'invio in congedo, possono conseguire il titolo di meccanico navale di prima classe, purchè abbiano effettuato prima del congedamento una navigazione complessiva di quattro anni in servizio di macchina.

Art. 271.

(Meccanico navale di seconda classe per motonavi).

Per conseguire il titolo di meccanico navale di seconda classe per motonavi occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere compiuto gli studi del corso superiore elementare;

4) avere frequentato, con esito favorevole, un corso specializzato, riconosciuto dal ministro per la marina mercantile, oppure avere lavorato almeno per sei mesi in uno stabilimento a fare o a riparare motori a combustione interna o a scoppio; avere effettuato, inoltre, diciotto mesi di navigazione al servizio di motori a combustione interna o a scoppio di potenza non inferiore a cinquanta cavalli asse;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il meccanico navale di seconda classe per motonavi può condurre:

a) motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a quattrocento cavalli asse installati su navi a vela, come mezzo di propulsione ausiliario;

b) motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a trecento cavalli asse installati, come unico mezzo di propulsione, su navi adibite al trasporto di merci nel Mediterraneo oppure a duecento cavalli asse su navi adibite al trasporto dei passeggeri, entro i limiti dei compartimenti adiacenti a quello di iscrizione della nave;

c) motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a trecento cavalli asse installati, come unico mezzo di propulsione, su navi adibite alla pesca.

I secondi capi ed i sergenti meccanici e motoristi navali della marina militare provenienti dalla carriera continuativa o dal servizio volontario possono, entro cinque anni dall'invio in congedo, conseguire il titolo di meccanico navale di seconda classe per motonavi, purchè abbiano effettuato almeno tre anni di navigazione in servizio di macchina.

Art. 272.

(*Fuochista autorizzato*).

Per conseguire il titolo di fuochista autorizzato occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella prima categoria della gente di mare;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) avere compiuto gli studi del corso superiore elementare;

4) avere effettuato due anni di navigazione come fuochista e avere, inoltre, lavorato per due anni in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine a vapore; oppure avere effettuato tre anni di navigazione come fuochista e avere lavorato un anno in uno stabilimento meccanico a fare o a riparare macchine a vapore;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il fuochista autorizzato può dirigere macchine di forza non superiore a centocinquanta cavalli indicati su rimorchiatori e su navi addette al traffico e alla pesca lungo le coste dello Stato.

I meccanici e fuochisti provenienti dalla marina militare, che siano in possesso del certificato di abilitazione alla condotta di macchine a vapore di potenza non superiore a centocinquanta cavalli, rilasciato dalla marina militare, per uso civile, possono, entro cinque anni dall'invio in congedo, conseguire il titolo di fuochista autorizzato, senza sostenere i relativi esami, purchè in possesso dei requisiti prescritti ai numeri 3 e 4 del presente articolo.

Art. 273.

(*Motorista abilitato*).

Per conseguire il titolo di motorista abilitato occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non aver riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto gli studi del corso inferiore elementare;

4) avere frequentato con esito favorevole un corso specializzato, riconosciuto dal ministro per la marina mercantile, oppure avere lavorato per almeno sei mesi in uno stabilimento di costruzione o di riparazione di motori a combustione interna o a scoppio; avere, inoltre, effettuato sei mesi di navigazione al servizio di motori a combustione interna o a scoppio;

5) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il motorista abilitato può condurre:

a) motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a ottantacinque cavalli asse installati, come unico mezzo di propulsione, su navi di stazza lorda non superiore a venticinque tonnellate, per trasporto di merci e di passeggeri, entro i limiti del compartimento d'iscrizione della nave e, per la pesca, lungo le coste continentali e insulari dello Stato entro i limiti del mare territoriale;

b) motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a centoventi cavalli asse installati, come mezzo di propulsione ausiliario, su navi a vela addette al trasporto di merci o alla pesca.

In entrambi i casi l'abilitazione riguarda esclusivamente il tipo di motore per il quale è rilasciata.

Il motorista abilitato, che sia in possesso anche del titolo di conduttore, può esercitare contemporaneamente entrambe le funzioni a bordo di motoscafi di lunghezza non superiore a metri otto e di navi munite di motore asportabile, previo parere favorevole dell'autorità marittima mercantile, in relazione alle sistemazioni di bordo e ai requisiti tecnici del natante e previo risultato favorevole d'un esperimento pratico secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

I meccanici e motoristi provenienti dalla marina militare, che siano in possesso del certificato di idoneità alla condotta di motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore a quattrocento cavalli asse, rilasciato per uso civile dalla marina militare, possono conseguire il titolo di motorista abilitato, senza sostenere i relativi esami, purchè in possesso dei requisiti prescritti ai numeri 3 e 4 del presente articolo.

Art. 274.

(*Marinaio motorista*).

Per conseguire il titolo di marinaio motorista occorrono i seguenti requisiti:

1) essere iscritto nella terza categoria della gente di mare;

2) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

3) avere compiuto i diciannove anni di età;

4) sapere leggere e scrivere;

5) avere effettuato sei mesi di navigazione al servizio di motori endotermici;

6) avere sostenuto con esito favorevole un esperimento pratico secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il marinaio motorista può condurre motori a combustione interna o a scoppio di potenza non superiore ai centoventi cavalli asse, installati, come mezzo di propulsione ausiliario, su navi a vela addette al trasporto di merci o alla pesca costiera.

L'abilitazione riguarda esclusivamente il tipo di motore per il quale è rilasciata.

CAPO VI.

DELLE ABILITAZIONI PROFESSIONALI DEL PERSONALE TECNICO DELLE COSTRUZIONI NAVALI

Art. 275.

(*Registro d'iscrizione*).

Il personale tecnico delle costruzioni navali è iscritto in registri conformi al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, tenuti dagli uffici di compartimento e di circondario.

Ogni iscrizione nel registro prende un numero progressivo, riporta la data sotto la quale si effettua e indica:

a) le generalità dell'iscritto;

b) il domicilio;

c) l'abilitazione professionale di cui è in possesso:

d) i dati relativi all'attività professionale svolta dall'iscritto, precisandone i periodi.

Nel registro del personale tecnico delle costruzioni navali si annotano inoltre:

1) i titoli professionali e le abilitazioni conseguiti successivamente all'iscrizione;

2) le benemerenze civili e militari;

3) il cambiamento di domicilio;

4) le condanne riportate.

Art. 276.
(Certificato d'iscrizione).

All'iscritto è rilasciato un certificato d'iscrizione conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Su tale certificato sono riprodotte le indicazioni e le annotazioni risultanti dal registro, salvo quelle relative alle condanne.

Art. 277.
(Ingegnere navale).

Per essere iscritto in qualità di ingegnere navale nel registro di cui all'articolo 275, occorrono i seguenti requisiti:

1) possedere il titolo di abilitazione alla professione d'ingegnere navale;

2) avere compiuto ventitrè anni di età;

3) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4.

L'ingegnere navale può progettare o dirigere la costruzione, la trasformazione e la riparazione di navi e galleggianti di qualsiasi tipo e tonnellaggio.

Art. 278.
(Costruttore navale).

Per essere iscritto in qualità di costruttore navale nel registro di cui all'articolo 275, occorrono i seguenti requisiti:

1) avere conseguito il diploma di istituto nautico, sezione costruttori navali;

2) avere compiuto i ventuno anni di età;

3) non aver riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

4) aver compiuto due anni di tirocinio professionale in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali.

Il costruttore navale può progettare, costruire e riparare navi e galleggianti con scafo in legno di qualunque tipo e tonnellaggio.

Può progettare, costruire e riparare scafi metallici privi di mezzi meccanici di propulsione e di macchinari in genere fino alla stazza lorda di 300 tonnellate e navi con scafo metallico e con propulsione meccanica abilitate al solo trasporto di merci solide fino alla stazza lorda di 100 tonnellate e con apparato motore di potenza fino a 100 cavalli asse.

Art. 279.
(Allievo maestro d'ascia).

Chi intende dedicarsi alla professione di maestro d'ascia deve domandare l'iscrizione nel registro come allievo maestro d'ascia.

Per tale iscrizione è necessario avere compiuto i quattordici anni di età, avere compiuto gli studi del corso superiore elementare ed essere domiciliato in uno dei comuni dello Stato.

Art. 280.
(Maestro d'ascia).

Per conseguire l'abilitazione all'esercizio della professione di maestro d'ascia occorrono i seguenti requisiti:

a) avere compiuto i ventuno anni di età;

b) essere iscritto nel registro di cui all'articolo 279;

c) non avere riportato condanna per i reati indicati nell'articolo 238, n. 4;

d) avere lavorato per almeno trentasei mesi, come allievo maestro d'ascia, in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali; tale tirocinio si comprova con la dichiarazione fatta innanzi l'autorità marittima mercantile da coloro sotto la direzione dei quali fu compiuto;

e) avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal ministro per la marina mercantile.

Il maestro d'ascia può costruire e riparare navi e galleggianti in legno di stazza lorda non superiore alle centocinquanta tonnellate.

Art. 281.
(Cancellazione dai registri).

Alla cancellazione dai registri del personale tecnico delle costruzioni navali si procede oltre che nei casi previsti dall'articolo 1254 del codice, per i seguenti motivi:

a) morte dell'iscritto;

b) dichiarazione dell'iscritto di volere abbandonare la professione;

c) avere riportato condanna per uno dei reati indicati nell'articolo 238, n. 4.

La causa di cancellazione prevista dalla lett. c) del presente articolo non si applica agli allievi maestri d'ascia.

CAPO VII.

DEGLI ESAMI

Art. 282.
(Esami presso le direzioni marittime).

Per il conseguimento dei titoli professionali di capitano di lungo corso, di aspirante capitano di lungo corso, di capitano di macchina e di aspirante capitano di macchina nonchè della specializzazione alla pesca di cui alla lettera b) del numero 2 dell'articolo 250, sono tenute sessioni di esami presso le direzioni marittime di Genova in febbraio e settembre; di Napoli in marzo e ottobre; di Venezia in giugno e dicembre; di Palermo in aprile e novembre e di Cagliari in gennaio e agosto.

Il ministro per la marina mercantile può disporre che siano tenute sessioni d'esame per il conseguimento dei titoli di cui al presente articolo, presso altre direzioni marittime, stabilendone l'epoca.

Art. 283.
(Esami presso gli uffici compartimentali).

Per il conseguimento dei titoli professionali di padrone marittimo per il traffico e per la pesca, di marinaio autorizzato al piccolo traffico e alla pesca mediterranea, di capo barca per il traffico nello Stato, di meccanico navale di prima classe e di seconda classe e di

fuochista autorizzato, nonchè dell'abilitazione a perito stazzatore sono tenute sessioni ordinarie di esami presso gli uffici compartimentali di Genova, in gennaio, aprile, luglio e ottobre; di Napoli, in febbraio, maggio, agosto e novembre; di Venezia, in marzo, giugno, settembre e dicembre; di Palermo, in marzo e ottobre; di Cagliari, in aprile e novembre e di Bari, in maggio e dicembre.

Possono, inoltre, essere autorizzate dal direttore marittimo sessioni straordinarie di esami per uno dei titoli, o per la abilitazione professionale, anzidetti presso altri uffici compartimentali ai quali siano state presentate domande da almeno cinque aspiranti.

Art. 284.

(Esami presso gli uffici circondariali).

Per il conseguimento dei titoli professionali di capo barca per il traffico locale, di capo barca per la pesca costiera, di motorista abilitato, di marinaio motorista e per l'abilitazione a maestro d'ascia sono tenute, presso gli uffici circondariali marittimi, sessioni ordinarie di esami nei mesi di aprile e di ottobre.

Possono, inoltre, essere autorizzate dal capo del compartimento, fuori dei mesi nei quali sono tenute sessioni ordinarie, sessioni straordinarie di esami per il conseguimento di uno dei titoli professionali, o della abilitazione professionale, di cui al presente articolo presso gli uffici circondariali ai quali siano state presentate domande da almeno cinque aspiranti.

Art. 285.

(Avviso).

Sessanta giorni prima dell'apertura della sessione di esami l'autorità marittima mercantile pubblica nella propria sede e fa pubblicare presso i dipendenti uffici un avviso nel quale sono indicati:

a) il luogo e i giorni in cui si svolgeranno gli esami;

b) i documenti prescritti;

c) il programma degli esami;

d) ogni altra opportuna indicazione.

Tale avviso, per gli esami di cui all'articolo 282, è pubblicato anche presso tutti gli uffici compartimentali.

Art. 286.

(Ammissione agli esami).

L'autorità marittima mercantile informa i candidati della loro ammissione agli esami e provvede alla pubblicazione nell'albo dell'ufficio dell'elenco nominativo degli ammessi.

Art. 287

(Inizio degli esami).

Prima dell'inizio degli esami la commissione esaminatrice prende conoscenza dell'elenco degli aspiranti ammessi all'esame.

La commissione esaminatrice, immediatamente prima dell'inizio di ciascuna prova scritta, prepara tre temi e li chiude in buste suggellate.

Tali buste, firmate esteriormente sui lembi di chiusura dai membri della commissione e dal segretario, sono conservate dal presidente.

All'ora stabilita per ciascuna prova, il presidente della commissione fa procedere all'appello nominativo dei candidati e, previo accertamento della loro identità personale, li fa collocare in modo che non possano comunicare tra loro.

Fatta constatare l'integrità della chiusura delle tre buste contenenti i temi, il presidente fa sorteggiare da parte di uno dei candidati il tema da svolgere.

Art. 288.

(Esecuzione delle prove scritte).

Durante le prove scritte i candidati non possono comunicare fra di loro, non possono portare appunti, libri, pubblicazioni di qualsiasi specie nè carta da scrivere, e i lavori devono, a pena di nullità, essere scritti esclusivamente su carta fornita dall'amministrazione, portante il timbro d'ufficio e la firma di un membro della commissione esaminatrice.

I candidati possono consultare solo le pubblicazioni eventualmente stabilite dalla commissione.

Il concorrente che contravviene a tali disposizioni è escluso dall'esame.

Per assicurare l'osservanza delle disposizioni stesse e per vigilare sul regolare svolgimento degli esami, due membri della commissione devono trovarsi costantemente nella sala degli esami.

Le prove scritte devono essere compiute nel tempo massimo stabilito dal programma di esame, trascorso il quale i lavori vengono ritirati anche se incompleti.

Compiuto il lavoro, ciascun candidato, a pena di nullità, senza apporvi la firma o altro contrassegno, lo pone entro una busta, unitamente ad altra di minore formato, debitamente chiusa, nella quale abbia messo un foglio col proprio nome, cognome e paternità. Chiusa, quindi, anche la busta più grande, la consegna ai membri presenti della commissione, i quali appongono sulla busta stessa la propria firma con l'indicazione della data e dell'ora della consegna.

Al termine di ogni prova d'esame le buste vengono raccolte in un piego che è suggellato dal presidente e da lui firmato, unitamente ad uno degli altri membri della commissione ed al segretario.

Ciascuno dei pieghi contenenti i lavori, è aperto dalla commissione all'atto in cui è iniziata la revisione dei lavori stessi.

Il riconoscimento dei nomi deve essere fatto dopo che tutti i lavori scritti siano stati giudicati.

Art. 289.

(Votazione).

Ogni membro della commissione dispone di dieci voti per ciascuna prova di esame.

Art. 290.

(Ammissione agli esami orali).

I candidati che superano le prove scritte, conseguendo il voto di sei decimi per ciascuna di esse, sono ammessi a sostenere gli esami orali e gli esperimenti pratici.

I candidati sono informati della loro ammissione agli esami orali e agli esperimenti pratici; inoltre un elenco di essi, in ordine alfabetico, è pubblicato nell'albo dell'ufficio che ha bandito il concorso.

Art. 291.

(Svolgimento delle prove orali e dell'esperimento pratico).

Le prove orali si svolgono alla presenza dell'intera commissione.

La durata dell'esperimento pratico è stabilita dal programma di esame.

Art. 292.
(*Risultato degli esami*).

I candidati che conseguono la media di almeno sei decimi in ciascuna delle prove scritte, in ciascuno dei gruppi di prove orali e, ove sia prescritto, nell'esperimento pratico, sono dichiarati idonei.

Quelli che non conseguono l'idoneità non possono presentarsi a nuovo esame se non sono trascorsi almeno sei mesi dall'apertura della sessione cui hanno partecipato e devono, in ogni caso, ripetere tutte le prove.

Art. 293.
(*Verbale degli esami*).

Di tutte le operazioni svolte, delle deliberazioni adottate dalla commissione e del risultato degli esami dei singoli candidati è redatto, per ogni seduta, processo verbale che è sottoscritto da tutti i commissari e dal segretario.

Al termine della sessione viene redatto altro processo verbale riassuntivo dei risultati degli esami.

Art. 294.
(*Spese per gli esperimenti pratici*).

Qualora per gli esperimenti pratici sia necessario l'impiego di mezzi nautici, le spese relative sono a carico dei candidati.

CAPO VIII.

DISPOSIZIONI VARIE PER I TITOLI PROFESSIONALI

Art. 295.
(*Autorità competente al rilascio dei titoli professionali*).

Fermo quanto è stabilito dal primo comma dell'articolo 124 del codice per il rilascio delle patenti relative ai titoli di capitano superiore di lungo corso, di capitano superiore di macchina, di capitano di lungo corso e di capitano di macchina, il rilascio dei documenti di abilitazione per gli altri titoli professionali è effettuato:

1) dal capo del compartimento marittimo per i titoli:

a) di aspirante e di allievo capitano di lungo corso, di aspirante e di allievo capitano di macchina, di padrone marittimo, di meccanico navale, di marinaio autorizzato, di fuochista autorizzato e di capo barca per il traffico nello Stato;

b) d'ingegnere navale e di costruttore navale;

2) dal capo del circondario marittimo per i titoli:

a) di capo barca per il traffico locale, di capo barca per la pesca costiera, di motorista abilitato, di conduttore e di marinaio motorista;

b) di maestro d'ascia.

Per ottenere le patenti e i documenti di abilitazione gli interessati devono presentare all'ufficio di iscrizione domanda corredata dell'estratto del verbale di esame nonchè degli altri documenti prescritti.

Art. 296.
(*Modelli delle patenti*).

Le patenti e gli altri documenti di abilitazione relativi ai titoli professionali di cui all'articolo 123 del codice sono conformi ai modelli approvati dal ministro per la marina mercantile.

Art. 297.
(*Esami*).

Il ministro per la marina mercantile stabilisce in via generale la composizione delle commissioni giudicatrici, le norme e le modalità per la costituzione di esse, i documenti comprovanti i requisiti prescritti per poter essere ammessi agli esami, nonchè le norme per l'effettuazione di questi e per gli esperimenti pratici.

Il ministro stabilisce altresì in via generale i documenti che devono essere presentati per il rilascio delle patenti e degli altri documenti di abilitazione relativi ai titoli professionali.

Art. 298.
(*Navigazione valida per conseguire i titoli professionali*).

La navigazione richiesta per il conseguimento dei titoli professionali deve essere effettuata almeno per un terzo su navi nazionali.

La navigazione effettuata per il traffico locale e per la pesca costiera è valida per il conseguimento dei titoli professionali di capo barca, conduttore, fuochista autorizzato, motorista abilitato e marinaio motorista; non è valida per il conseguimento degli altri titoli professionali.

La navigazione richiesta dal presente articolo deve essere effettuata in acque marittime.

Art. 299.
(*Attività di lavoro richiesta per conseguire i titoli professionali*).

L'attività di lavoro richiesta per il conseguimento dei titoli professionali deve essere effettuata presso gli stabilimenti indicati in via generale dal ministro per la marina mercantile.

Art. 300.
(*Velocità delle navi agli effetti dell'imbarco dei capitani superiori di lungo corso e dei capitani di macchina*).

La velocità delle navi nei casi previsti negli articoli 249 e 266 è quella risultante alle prove.

Ove tali prove non siano state effettuate, la velocità è quella massima di navigazione, maggiorata di un coefficiente stabilito dall'autorità marittima mercantile in relazione alle caratteristiche di ciascuna nave.

Art. 301.
(*Annotazioni delle abilitazioni successive*).

Quando il marittimo in possesso di titolo professionale consegue i requisiti che lo abilitano ad esercitare le varie attribuzioni stabilite per il titolo di cui egli è in possesso, l'autorità marittima mercantile annota sul libretto di navigazione tali successive abilitazioni, dandone comunicazione all'ufficio d'iscrizione del marittimo per l'annotazione in matricola.

TITOLO V

Del regime amministrativo delle navi

CAPO I.

DELL'AMMISSIONE DELLA NAVE ALLA NAVIGAZIONE

SEZIONE I. — *Dell'individuazione della nave.*

Art. 302.
(*Distinzione fra navi maggiori e navi minori*).

Agli effetti del secondo comma dell'articolo 136 del codice, si considerano navi alturiere le navi a propulsione meccanica o a vela, che per caratteristiche, per dotazioni e per sistemazioni riservate all'equipaggio siano atte a navigazione di altura.

generale la composizione delle commissioni giudicatrici, siano atte a navigazione di altura.

Si considerano navi costiere tutte le altre navi che per caratteristiche, per dotazioni e per sistemazioni riservate all'equipaggio siano atte soltanto a navigazione costiera.

Per navigazione costiera si intende la navigazione lungo le coste continentali e insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia.

Art. 303.

(Procedura per la distinzione).

L'iscrizione nelle matricole delle navi maggiori o nei registri delle navi minori e dei galleggianti è determinata dal capo del compartimento o, nel caso previsto dall'articolo 148 del codice, dall'autorità consolare.

A tal fine, nel richiedere l'iscrizione, il proprietario deve presentare all'ufficio del porto presso il quale intende ottenere l'iscrizione stessa:

1) la documentazione relativa alle caratteristiche della nave o del galleggiante da iscrivere, alle dotazioni e alle sistemazioni riservate all'equipaggio;

2) una dichiarazione dalla quale risulti la destinazione che egli intende dare alla nave o al galleggiante.

Contro il provvedimento del capo del compartimento o dell'autorità consolare il richiedente può proporre ricorso al ministro.

Art. 304.

(Limiti di navigazione delle navi minori e dei galleggianti).

Le navi minori e i galleggianti iscritti nei registri nazionali, per compiere viaggi per l'estero, devono essere munite di autorizzazione dell'autorità marittima secondo le norme stabilite dal ministro per la marina mercantile. Le navi minori e i galleggianti iscritti nei registri consolari possono navigare unicamente nelle acque dello Stato nel quale ha sede l'ufficio d'iscrizione.

Art. 305.

(Ristazzatura nello Stato di navi stazzate all'estero).

La stazzatura della nave eseguita all'estero a norma del secondo comma dell'articolo 139 del codice deve essere nuovamente eseguita in via definitiva nello Stato, nel termine di tre mesi a decorrere dal giorno dell'approdo nello Stato e in ogni caso prima che la nave intraprenda un nuovo viaggio per l'estero.

Art. 306.

(Esami per periti stazzatori).

Possono conseguire l'abilitazione di perito stazzatore, ai sensi dell'articolo 138 del codice, i costruttori navali e i capitani di lungo corso che abbiano superato un esame pratico presso l'ufficio compartimentale davanti ad una commissione nominata dal capo del compartimento stesso secondo le modalità stabilte, in via generale, dal ministro per la marina mercantile.

Il ministro predetto determina altresì in via generale i documenti comprovanti i requisiti prescritti per poter essere ammessi agli esami e le modalità degli esami.

Quando nella circoscrizione del compartimento non vi è un numero sufficiente di ingegneri e costruttori navali o di capitani di lungo corso, abilitati a esercitare le funzioni di perito stazzatore, il ministro per la marina mercantile può autorizzare l'ammissione all'esame di padroni marittimi o di altre persone in considerazione della loro particolare attività tecnica.

Art. 307.

(Rilascio dei certificati di abilitazione).

I certificati di abilitazione all'esercizio delle funzioni di perito stazzatore sono rilasciati dal capo del compartimento.

Art. 308.

(Indicazione dei segni d'individuazione sullo scafo delle navi maggiori).

Il nome della nave e quello del luogo dell'ufficio di iscrizione devono essere segnati in modo ben visibile sulla superficie esterna della poppa con lettere di altezza non minore di dieci centimetri e di larghezza proporzionata.

Il nome del luogo d'iscrizione deve essere segnato sotto quello della nave.

Il nome della nave deve essere parimenti segnato in modo ben visibile ai due lati della prora.

Art. 309.

(Indicazione dei segni d'individuazione sullo scafo delle navi minori e dei galleggianti).

Il numero d'iscrizione delle navi minori e dei galleggianti deve essere segnato in modo ben visibile sui lati estremi dello scafo, a destra di prora e a sinistra di poppa.

Tale numero è preceduto dalla sigla dell'ufficio di iscrizione, stabilita dal ministro per la marina mercantile.

Sezione II. — *Dei requisiti di nazionalità.*

Art. 310.

(Società autorizzate a possedere navi italiane).

Agli effetti dell'articolo 143, secondo comma, del codice, la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale sociale si considera sussistente nelle società le cui partecipazioni spettano per tre quarti a cittadini italiani.

La prevalenza degli interessi nazionali negli organi di amministrazione si considera sussistente, agli stessi effetti, nelle società in nome collettivo quando la maggioranza dei soci sono cittadini italiani, nelle società in accomandita quando cittadini italiani sono la maggioranza degli accomandatari, e nelle società per azioni, a responsabilità limitata e cooperative e negli altri enti privati di cui al successivo articolo 312 quando sono cittadini italiani la maggioranza degli amministratori, tra cui il presidente e l'amministratore delegato, la maggioranza dei sindaci e i direttori generali.

Art. 311.

(Elenco delle società autorizzate).

La società che richiede l'autorizzazione prevista dall'articolo 143 del codice deve inoltrare al ministro per la marina mercantile domanda corredata dei documenti, rilasciati dall'autorità competente, dai quali risulti la sussistenza dei requisiti indicati dall'articolo precedente.

La società che richiede l'equiparazione prevista dall'articolo 144 del codice deve inoltrare al ministro per la marina mercantile domanda corredata dall'atto costitutivo e dallo statuto sociale, nonchè da documenti, rilasciati dall'autorità competente, dai quali risulti che la sede dell'amministrazione o l'oggetto principale dell'impresa è nello Stato.

L'elenco di cui all'ultimo comma dell'articolo 143 del codice è tenuto presso il ministero della marina mercantile, e indica, per ciascuna società autorizzata, la denominazione sociale, la sede, il capitale e gli elementi dai quali si desume la prevalenza degli interessi nazionali nel capitale e negli organi di amministrazione, ovvero, nel caso di società equiparate a norma dell'articolo 144 del codice, la costituzione o la sede o l'oggetto principale dell'impresa nello Stato.

Art. 312.
(Istituzioni di carattere privato con personalità giuridica).

Agli effetti dell'articolo 143 del codice, tra le società s'intendono compresi gli enti di carattere privato che abbiano acquistato la personalità giuridica a norma dell'articolo 12 del codice civile.

SEZIONE III — *Dell'iscrizione della nave e dell'abilitazione alla navigazione.*

Art. 313.
(Matricole e registri delle navi e dei galleggianti marittimi).

Le matricole delle navi maggiori e i registri delle navi minori e dei galleggianti sono conformi ai modelli approvati dal ministro per la marina mercantile.

I registri delle navi minori e dei galleggianti sono tenuti, oltre che dagli uffici indicati dal secondo comma dell'articolo 146 del codice, dagli uffici locali marittimi. Possono essere tenuti anche dalle delegazioni di spiaggia, qualora ne sia riconosciuta la necessità dal direttore marittimo.

Le matricole si distinguono in:

a) matricola dei piroscafi e delle motonavi;

b) matricola delle altre navi maggiori.

Le matricole e i registri sono corredati da rubriche

Art. 314.
(Tipi delle navi).

Nelle matricole, nei registri e in tutti gli altri documenti ufficiali le navi sono indicate secondo i tipi specificati in leggi e regolamenti speciali.

Per le navi addette alla navigazione da diporto è aggiunta la menzione della loro destinazione.

Art. 315.
(Documenti per l'iscrizione).

Per ottenere l'iscrizione di una nave o di un galleggiante nelle matricole o nei registri, oltre quanto è disposto dall'articolo 303, il proprietario deve presentare all'ufficio presso il quale chiede l'iscrizione i seguenti documenti:

1) il titolo di proprietà in originale o in copia autentica o, quando la nave è stata costruita per conto del costruttore, l'estratto del registro delle navi in costruzione;

2) il certificato di stazza.

Per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato di navi costruite all'estero o provenienti da bandiera estera, l'autorità consolare deve trasmettere al ministero della marina mercantile:

1) il titolo di proprietà in originale o in copia autentica;

2) la copia autentica del passavanti provvisorio o della licenza provvisoria rilasciati a termini dell'articolo 149 del codice;

3) il certificato di stazza, se la stazzatura è stata eseguita all'estero a norma dell'articolo 139 del codice;

4) il certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, ove sia richiesto dalle convenzioni internazionali;

5) una somma sufficiente a garantire il pagamento dei diritti erariali dovuti dalla nave.

Per le navi provenienti da bandiera estera la cui vendita sia stata effettuata durante la sosta in un porto italiano il proprietario deve versare la somma e presentare i documenti indicati nel comma precedente, ad eccezione di quelli di cui ai numeri 2 e 3.

Oltre ai documenti suddetti devono essere presentati i certificati di cittadinanza e di domicilio del proprietario o dei caratisti e nei casi previsti dagli articoli 143 e 144 del codice il certificato d'iscrizione nell'apposito elenco o il decreto ministeriale di equiparazione, di cui agli articoli stessi.

L'iscrizione di navi maggiori non può essere effettuata se il proprietario non ha inoltre ottenuto l'approvazione del nome ai sensi dell'articolo 140 del codice.

Art. 316.
(Iscrizione delle navi minori e dei galleggianti nei registri).

Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri con un numero progressivo e con l'indicazione di nave minore o di galleggiante.

Art. 317.
(Designazione di rappresentante del proprietario).

Il rappresentante del proprietario designato a termine dell'articolo 147 del codice deve consegnare all'ufficio di iscrizione della nave la dichiarazione del proprietario, con firma autenticata, che gli attribuisce tale qualità.

La dichiarazione è annotata sulla matricola o sul registro d'iscrizione.

Art. 318.
(Mancata designazione di rappresentante).

Se il proprietario di nave maggiore non domiciliato nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave non provvede a designare un rappresentante ivi residente, l'ufficio invita l'interessato a procedere alla predetta designazione, fissandogli il termine.

Trascorso inutilmente tale termine, sempre che nel luogo di iscrizione della nave non risieda l'armatore o il suo rappresentante, e sempre che non debba farsi luogo al trasferimento dell'iscrizione della nave a norma dell'articolo 422, ultimo comma, l'ufficio promuove, nei modi previsti dall'articolo 320, l'iscrizione nelle matricole dell'ufficio del luogo di domicilio del proprietario.

Quando il proprietario non abbia il domicilio in una località in cui esista un ufficio marittimo autorizzato a tenere le matricole, le notificazioni degli atti relativi alla nave sono fatte, a tutti gli effetti, presso l'ufficio d'iscrizione della nave.

L'ufficio d'iscrizione provvede analogamente per le navi minori e per i galleggianti nel caso previsto dal capoverso dell'articolo 147 del codice.

Art. 319.
(Domanda di trasferimento).

Quando il proprietario chiede il passaggio della nave o del galleggiante dalle matricole o dai registri di un ufficio a quelli di un altro deve farne domanda scritta all'ufficio d'iscrizione.

Art. 320.
(Modalità della nuova iscrizione).

Nei casi indicati negli articoli 318, 319 e 422 l'ufficio che deve procedere al trasferimento della nave o del galleggiante trasmette all'ufficio presso il quale la nave o il galleggiante deve essere iscritto l'estratto della matricola o del registro e il certificato di stazza.

Tale ufficio iscrive la nave o il galleggiante nelle matricole o nei registri in base alle risultanze dell'estratto ricevuto, riporta letteralmente le annotazioni relative alla proprietà e agli altri diritti reali e comunica la data e il numero della nuova iscrizione all'ufficio di provenienza. Questo provvede alla cancellazione della nave o del galleggiante, facendo menzione sulla matricola o sul registro del motivo della cancellazione, nonchè dell'ufficio, della data e del numero di nuova iscrizione.

Gli estremi della nuova iscrizione sono annotati, appena possibile, sull'atto di nazionalità o sulla licenza e sugli altri documenti di bordo.

Art. 321.
(Annotazione dell'armamento e del disarmo).

Sulle matricole e sui registri d'iscrizione delle navi deve farsi annotazione dei dati relativi all'armamento e al disarmo con l'indicazione del luogo e della data, nonchè, per le navi maggiori, del numero e della data del rilascio del ruolo d'equipaggio.

Se l'armamento o il disarmo avviene in luogo diverso da quello dell'ufficio d'iscrizione della nave, l'ufficio del luogo ne avvisa quello competente e gli trasmette le notizie relative, affinchè siano eseguite le corrispondenti annotazioni nelle matricole o nei registri d'iscrizione.

Art. 322.
(Iscrizione nei registri dell'autorità consolare).

Per l'iscrizione delle navi e dei galleggianti nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità consolare a termini dell'articolo 148 del codice, si osservano le norme per l'iscrizione nelle matricole o nei registri degli uffici dello Stato.

Art. 323.
(Atto di nazionalità).

L'atto di nazionalità è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 324.
(Domanda per il rilascio dell'atto di nazionalità).

Per ottenere l'atto di nazionalità il proprietario della nave deve presentare domanda all'ufficio di iscrizione, il quale la trasmette alla competente direzione marittima, corredandola dei documenti di cui all'articolo 315, nonchè del certificato della potenza dell'apparato motore da rilasciarsi dall'ufficio competente a norma delle leggi speciali e della quietanza di pagamento della tassa per il rilascio dell'atto di nazionalità.

Art. 325.
(Rilascio e trasmissione dell'atto di nazionalità).

La direzione marittima compila l'atto di nazionalità a norma dell'articolo 150 del codice e lo trasmette all'ufficio di iscrizione della nave.

L'ufficio d'iscrizione riporta sulla matricola l'indicazione della data e del numero dell'atto di nazionalità; annota sull'atto stesso il numero di matricola nonchè le eventuali trascrizioni effettuate nel frattempo sulla matricola e quindi, unitamente al certificato di stazza, consegna l'atto al proprietario o all'armatore o al comandante della nave.

Se l'atto di nazionalità riguarda navi provenienti da bandiera estera, l'autorità marittima mercantile che lo rilascia ne informa l'autorità doganale del luogo di iscrizione.

Art. 326.
(Licenza delle navi e dei galleggianti).

La licenza delle navi minori e dei galleggianti è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 327.
(Rinnovazione dell'atto di nazionalità e della licenza).

L'atto di nazionalità e la licenza devono essere rinnovati quando sono resi inservibili o illeggibili, quando non possono più contenere annotazioni e quando sono perduti o distrutti.

Art. 328.
(Documenti per la rinnovazione dell'atto di nazionalità).

Nei casi in cui è prescritta la rinnovazione dell'atto di nazionalità, il proprietario deve presentare all'ufficio di iscrizione i seguenti documenti:

1) l'atto di nazionalità da sostituire, salvo il caso di perdita o di distruzione;

2) l'estratto di matricola della nave;

3) la quietanza di pagamento della tassa per il rilascio del nuovo atto di nazionalità;

4) il certificato attestante i lavori eseguiti in caso di mutamento delle caratteristiche principali o del tipo della nave;

5) il nuovo certificato di stazza in caso di cambiamento della stazza.

L'ufficio d'iscrizione trasmette alla competente direzione marittima i documenti, allegando nel caso di perdita o di distruzione dell'atto di nazionalità la copia del processo verbale di cui all'articolo 383 e, nel caso di cambiamento del nome, comunica gli estremi della approvazione ministeriale.

Art. 329.
(Documenti per la rinnovazione della licenza).

Nei casi in cui è prescritta la rinnovazione della licenza, il proprietario deve presentare all'ufficio d'iscrizione i seguenti documenti:

1) la licenza da sostituire, salvo il caso di perdita o di distruzione;

2) la quietanza di pagamento della tassa per il rilascio della nuova licenza;

3) il certificato attestante i lavori eseguiti in caso di mutamento delle caratteristiche principali o del tipo della nave o del galleggiante;

4) il nuovo certificato di stazza in caso di cambiamento di stazza della nave o del galleggiante.

Art. 330.
(Aggiornamento delle matricole e dei registri).

Quando alla nave o al galleggiante viene rilasciato un nuovo atto di nazionalità o una nuova licenza, le matricole o i registri devono essere aggiornati.

Art. 331.
(Ritrovamento dell'atto di nazionalità o della licenza).

L'atto di nazionalità o la licenza smarriti, se vengono ritrovati, sono annullati e conserv[illegible] nell'ufficio d'iscrizione ovvero riconsegnati alla nave se non è stato ancora rilasciato il nuovo atto o la nuova licenza.

Art. 332.
(Visto annuale sulla licenza).

La licenza deve essere sottoposta, entro il primo trimestre di ogni anno, al visto dell'autorità marittima mercantile che l'ha rilasciata, per la riconferma della validità e per il pagamento delle relative tasse.

Art. 333.
(Contenuto del passavanti provvisorio).

Il passavanti provvisorio è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile e deve contenere le seguenti indicazioni:

1) autorizzazione a inalberare la bandiera nazionale;
2) nome, tipo e stazza, ufficio d'iscrizione;
3) nome del proprietario e dell'armatore;
4) durata della sua validità;
5) motivo del rilascio.

Se la nave è sprovvista di ruolo d'equipaggio, il passavanti provvisorio deve contenere anche l'elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione del contratto individuale di arruolamento, nonchè del titolo professionale, della qualifica, delle mansioni da esplicare a bordo e della retribuzione fissata nel contratto stesso.

Art. 334.
(Contenuto della licenza provvisoria).

La licenza provvisoria è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile e deve contenere le indicazioni di cui ai numeri 2, 3, 4 e 5 del precedente articolo, nonchè l'elenco delle persone dell'equipaggio con l'indicazione delle qualifiche e delle retribuzioni.

Art. 335.
(Ritiro dei documenti provvisori).

Al momento del rilascio dell'atto di nazionalità o della licenza, l'autorità competente provvede al ritiro dei documenti provvisori.

Art. 336.
(Atti di nazionalità e licenze di navi cancellate dai registri).

L'atto di nazionalità o la licenza delle navi cancellate dalle matricole o dai registri sono annullati e conservati nell'ufficio d'iscrizione.

SEZIONE IV — *Dell'uso della bandiera nazionale.*

Art. 337.
(Bandiera delle navi mercantili).

La bandiera nazionale da usarsi dalle navi mercantili deve avere l'altezza eguale ai due terzi della larghezza.

La bandiera nazionale è alzata all'asta di poppa, o all'estremità del picco o dell'antenna di poppa.

Le navi mercantili non possono alzare la fiamma e le insegne di comando adoperate dalle navi da guerra.

Art. 338.
(Uso della bandiera in navigazione).

In navigazione la bandiera nazionale si tiene alzata qualunque sia l'ora, quando si naviga in prossimità di terra o a portata di opere militari, quando si incontrano navi che tengono spiegata la loro bandiera o navi di cui si voglia riconoscere la nazionalità e quando una nave da guerra nazionale o di potenza amica ne faccia invito alzando la propria bandiera.

Art. 339.
(Uso della bandiera in porto).

In porto la bandiera nazionale deve essere alzata in tutte le feste nazionali, in tutte le solennità civili e quando viene ordinato dall'autorità marittima mercantile; essa si alza alle otto e si ammaina al tramonto del sole.

Durante la sosta nei porti nazionali le navi mercantili alzano la gala di bandiera nelle feste nazionali e quando venga ordinato dall'autorità marittima.

La bandiera deve essere altresì alzata all'entrata nei porti e all'uscita, nonchè durante i movimenti in porto.

Art. 340.
(Uso della bandiera da parte delle navi estere).

Le navi estere devono alzare la propria bandiera nazionale all'entrata nei porti e all'uscita, nonchè durante i movimenti in porto e quando viene ordinato dall'autorità marittima mercantile.

Art. 341.
(Uso della bandiera di Stato estero).

L'uso da parte delle navi nazionali della bandiera di Stati esteri all'entrata nei rispettivi porti o all'uscita o durante la permanenza nelle loro acque territoriali è regolato, a condizione di reciprocità, dagli usi internazionali. Quando viene alzata la bandiera di Stati esteri deve essere sempre alzata al picco dell'albero poppiero o all'asta di poppa anche la bandiera nazionale italiana.

Nelle feste nazionali e nelle solennità civili di uno Stato estero il comandante della nave nazionale, che trovasi in un porto o nelle acque territoriali di detto Stato, deve domandare istruzioni all'autorità consolare per l'uso della bandiera nazionale e di quella dello Stato estero.

SEZIONE V — *Della dismissione della bandiera e della cancellazione dalle matricole e dai registri.*

Art. 342.
(Vendita giudiziale di navi e di carati di proprietà di stranieri).

Alla vendita giudiziale di carati di nave prevista dall'ultimo comma degli articoli 158 e 159 del codice non possono concorrere se non cittadini o enti pubblici italiani ovvero società o enti italiani autorizzati a norma dell'articolo 143 del codice o stranieri e società equiparati a norma dell'articolo 144 del codice stesso.

Art. 343.
(Processo verbale di demolizione).

La demolizione della nave o del galleggiante deve risultare da processo verbale compilato dall'autorità marittima mercantile ovvero dall'autorità consolare del luogo dove è avvenuta.

Art. 344.
(Indagini in caso di perdita presunta).

Qualora non si abbiano notizie di una nave o di un galleggiante, l'ufficio d'iscrizione procede alle opportune indagini, rivolgendosi ai proprietari, agli armatori, agli assicuratori e a chiunque altro ritenga in grado di darne notizia.

Ove da tali indagini sia da presumere la perdita della nave o del galleggiante e siano trascorsi i termini indicati dall'articolo 162 del codice, l'ufficio predetto ne redige processo verbale.

Art. 345.

(Cancellazione dai registri).

La cancellazione delle navi maggiori dalle matricole e delle navi minori e dei galleggianti dai registri si effettua:

1) per la perdita effettiva o presunta, in base al processo verbale compilato dall'autorità marittima mercantile ovvero dall'autorità consolare;

2) per la demolizione, in base al relativo verbale;

3) per la perdita dei requisiti di nazionalità, in base al certificato di dismissione di bandiera;

4) per il passaggio in altra matricola o in altro registro, in base alla comunicazione da parte dell'autorità competente della avvenuta nuova iscrizione.

Art. 346.

(Commissione per le riparazioni e per le demolizioni).

La commissione prevista dall'articolo 161 del codice è composta da un ufficiale di porto, da un capitano di lungo corso e da un ingegnere o costruttore navale designati dal capo del compartimento. Quando si tratta di navi minori o galleggianti, possono essere chiamati a far parte della commissione un padrone marittimo e un maestro d'ascia.

Il giudizio della commissione deve constare da processo verbale.

Le spese per il funzionamento della commissione sono a carico dei proprietari delle navi e dei galleggianti visitati.

CAPO II.

DELLA NAVIGABILITÀ DELLA NAVE

Art. 347.

(Stivaggio delle navi).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare ha facoltà di accertarsi, in qualunque momento, del regolare stivaggio delle merci caricate sulle navi e di ordinare a tal fine visite e ispezioni.

Le visite e le ispezioni per l'accertamento del regolare stivaggio sono eseguite secondo le norme stabilite per l'accertamento delle condizioni di navigabilità.

Tenuto conto dei risultati delle visite e delle ispezioni, l'autorità marittima mercantile o quella consolare dispone gli opportuni provvedimenti.

Tali autorità possono rifiutare le spedizioni alla nave in caso di inosservanza dei provvedimenti da esse disposti.

Art. 348.

(Visite ed ispezioni alle navi).

Fermo il disposto del primo comma dell'articolo 166 del codice, all'accertamento delle altre condizioni previste dall'articolo 164 del codice si provvede a norma di leggi e di regolamenti speciali.

CAPO III.

DEI DOCUMENTI DI BORDO

SEZIONE I. — *Del ruolo di equipaggio.*

Art. 349.

(Modello).

Il ruolo di equipaggio è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 350.

(Numerazione).

I ruoli di equipaggio sono numerati dal ministero della marina mercantile.

La numerazione, giunta al numero diecimila, è rinnovata; tutti i ruoli, compresi dall'uno al diecimila, formano una serie.

Le serie prendono un numero progressivo.

Art. 351.

(Distribuzione dei ruoli).

Il ministero della marina mercantile provvede all'invio dei ruoli di equipaggio agli uffici compartimentali, anche per la distribuzione agli uffici dipendenti, e agli uffici consolari.

Gli uffici compartimentali e consolari trascrivono, in un registro conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, i numeri dei ruoli di equipaggio e danno ricevuta dei ruoli stessi al ministero della marina mercantile.

Altrettanto fanno gli uffici circondariali verso l'ufficio compartimentale e gli uffici di porto verso l'ufficio circondariale da cui dipendono.

I ruoli di equipaggio, prima di essere posti in uso, devono essere numerati, firmati e bollati col timbro di ufficio, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante del porto o dall'autorità consolare.

Nella prima pagina del ruolo deve essere inserita dichiarazione firmata dal comandante del porto o dalla autorità consolare, attestante il numero delle pagine di cui il ruolo si compone, il nome, il tipo, l'ufficio di iscrizione e il numero di matricola della nave, il nome del comandante e la data di rilascio.

Art. 352.

(Consegna).

Gli uffici marittimi, all'atto del rilascio del ruolo di equipaggio, devono riportare le annotazioni in esso contenute in un registro copia ruoli conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Ogni qualvolta gli uffici marittimi rilasciano un ruolo di equipaggio devono darne notizia alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 353.

(Fogli supplementari).

Qualora, nel periodo di validità, sia necessario aggiungere al ruolo di equipaggio fogli supplementari, devono essere fatte sul ruolo stesso le opportune annotazioni. I fogli aggiunti devono portare il numero e la serie del ruolo al quale si riferiscono, il bollo d'ufficio e la firma del funzionario che ha rilasciato i fogli supplementari.

Art. 354.

(Durata del ruolo).

La durata del ruolo non può eccedere il periodo di tre anni, dalla data di rilascio.

Allo spirare di questo termine gli uffici marittimi ritirano il ruolo e ne rilasciano uno nuovo.

Il ruolo ritirato è trasmesso alla cassa nazionale per la previdenza marinara, la quale, dopo aver provveduto alla decontazione definitiva dei contributi dovuti, lo restituisce all'ufficio di compartimento che ne aveva assunto il carico.

I ruoli rilasciati dall'autorità consolare, dopo decontati, sono conservati presso l'ufficio di compartimento designato dal ministro per la marina mercantile.

Art. 355.

(Proroga della validità del ruolo).

Qualora la nave alla data di scadenza del ruolo si trovi all'estero e l'ufficio consolare sia sprovvisto di ruoli, la validità del ruolo è prorogata, con annotazioni dell'ufficio stesso, sino a quando la nave non faccia scalo in un porto in cui sia possibile provvedere al rilascio di un nuovo ruolo.

In tal caso l'ufficio consolare che pone l'annotazione di cui al precedente comma deve darne notizia all'ufficio che ha rilasciato il ruolo.

Art. 356.

(Annotazioni relative all'armamento e al disarmo).

L'annotazione dell'armamento della nave si effettua all'atto dell'imbarco dell'equipaggio; quella del disarmo all'atto dello sbarco di tutto l'equipaggio.

Il ruolo della nave in disarmo è custodito dall'ufficio di porto del luogo dove si trova la nave, per il periodo di validità del ruolo stesso.

Art. 357.

(Annotazioni relative alle persone arruolate).

Relativamente all'indicazione di cui al n. 5 dell'articolo 170 del codice, il ruolo di equipaggio deve anche contenere, per ciascuna persona arruolata, il nome, il compartimento d'iscrizione e il numero di matricola, la data e il luogo di imbarco e sbarco, la firma di chi effettua il movimento e il timbro d'ufficio. Quando la retribuzione è convenuta nelle forme indicate dalle lettere *c*) e *d*) del secondo comma dell'articolo 325 del codice si deve indicare sul ruolo la parte spettante all'arruolato in rapporto al numero totale delle parti convenuto e specificare gli altri elementi fissi della retribuzione.

Le stesse annotazioni si effettuano sulla licenza delle navi minori ai fini dell'applicazione degli articoli 172, 330 e 1287 del codice.

I contratti di arruolamento stipulati in località estera dove non sia autorità consolare sono annotati sul ruolo di equipaggio dal comandante della nave e convalidati dalla autorità marittima o consolare nel primo porto in cui abbia sede una di tali autorità.

Art. 358.

(Firma delle annotazioni).

Le annotazioni apposte sul ruolo di equipaggio e sulla licenza devono essere firmate dall'autorità che le esegue.

Art. 359.

(Ricostituzione del ruolo).

Nel caso di dispersione o di distruzione del ruolo di equipaggio l'ufficio che lo ha rilasciato deve provvedere alla ricostituzione del ruolo assumendo le necessarie informazioni dall'armatore della nave e dalle autorità marittime o consolari che abbiano effettuato movimenti sul ruolo stesso.

Il ruolo così ricostituito prende lo stesso numero di quello disperso o distrutto e deve essere inviato, per il deconto, alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

Art. 360.

(Comunicazione della dispersione o distruzione del ruolo).

L'autorità che accerta la dispersione o la distruzione del ruolo ai termini dell'articolo 199 del codice deve darne notizia all'ufficio marittimo che lo ha rilasciato per i provvedimenti di cui all'articolo precedente.

Art. 361.

(Ritrovamento del ruolo).

Qualora il ruolo smarrito sia ritrovato, deve essere trasmesso all'autorità marittima mercantile che lo ha rilasciato. In tal caso questa ne fa invio alla cassa nazionale per la previdenza marinara che provvede al confronto tra il ruolo stesso e quello ricostituito per gli eventuali conguagli agli effetti del deconto.

SEZIONE II. — *Dei libri di bordo.*

Art. 362.

(Forma e vidimazione).

I libri di bordo sono conformi ai modelli approvati dal ministro per la marina mercantile e prima di essere posti in uso devono essere numerati, firmati e bollati col timbro d'ufficio, al sommo d'ogni mezzo foglio, dal comandante del porto o dall'autorità consolare.

Nella prima pagina di ciascun libro deve essere inserita dichiarazione firmata dal comandante del porto attestante il numero delle pagine di cui il libro si compone, il nome, il tipo, l'ufficio d'iscrizione e il numero di matricola della nave, il nome del comandante e la data di rilascio.

Art. 363.

(Tenuta).

I libri di bordo devono essere tenuti per ordine di data, di seguito, senza spazi in bianco, senza interlinee e senza trasporti in margine. Non vi si possono fare abrasioni e, ove sia necessaria qualche cancellazione, questa deve eseguirsi in modo che le parole cancellate siano leggibili. Gli spazi vuoti devono essere riempiti con linee a penna.

Art. 364.

(Presentazione).

I libri di bordo devono essere presentati ad ogni richiesta dell'autorità marittima mercantile o di quella consolare, la quale ha facoltà di rilasciarne copie o estratti.

Art. 365.

(Ritiro e custodia).

Quando si procede alla cancellazione della nave dal registro d'iscrizione, a norma dell'articolo 163 del codice, l'autorità marittima mercantile o quella consolare del luogo in cui si trova la nave ritira e trasmette i libri di bordo, per la custodia, all'ufficio d'iscrizione della nave.

Quando i libri siano esauriti o resi inservibili l'autorità del luogo, previo rilascio dei nuovi libri con le modalità di cui all'articolo 362, li ritira e li trasmette per la custodia all'ufficio d'iscrizione della nave.

Art. 366.

(Libri provvisori).

Se in corso di navigazione un libro di bordo è esaurito o perduto o distrutto, il comandante ne forma uno provvisorio, nel quale deve indicare innanzi tutto la causa della perdita o della distruzione.

Il libro provvisorio è valido fino al primo porto di approdo, dove il comandante deve fare la sua dichiarazione all'autorità marittima mercantile o a quella consolare.

Queste redigono, in calce al libro provvisorio e dopo la vidimazione, sulla dichiarazione del comandante e alla presenza di due testimoni, apposito processo verbale, di cui trasmettono copia all'ufficio d'iscrizione della nave.

Art. 367.

(Sostituzione dei libri provvisori).

Dopo la redazione del processo verbale, di cui allo articolo precedente l'autorità marittima mercantile o quella consolare ritira il libro di bordo provvisorio e rilascia un nuovo libro.

Il libro di bordo provvisorio ritirato è trasmesso per la custodia all'ufficio d'iscrizione della nave.

Quando l'autorità marittima mercantile o quella consolare non ha a disposizione libri in bianco, essa numera, firma e bolla col timbro d'ufficio, al sommo di ogni mezzo foglio, il libro provvisorio, annotando altresì l'obbligo del comandante di provvedere, appena possibile, alla regolare sostituzione.

Art. 368.

(Sequestro).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare, se rileva che in un libro di bordo sono state inserite false dichiarazioni, dispone il sequestro del libro e compila processo verbale, che deve essere allegato alla denuncia all'autorità giudiziaria unitamente al libro sequestrato.

In tal caso alla nave viene rilasciato un nuovo libro di bordo.

Art. 369.

(Inventario di bordo).

L'inventario di bordo deve essere sottoscritto dal comandante della nave, controfirmato dai periti incaricati della visita della nave e vistato dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare.

Le variazioni negli attrezzi e negli altri oggetti di corredo e di armamento della nave devono essere annotate sull'inventario di bordo e giustificate col semplice riferimento alle annotazioni esistenti nel giornale generale e di contabilità.

Nelle successive visite fatte alla nave, la verifica dell'inventario e delle variazioni suddette è compiuta dai periti incaricati della visita, i quali ne fanno annotazione sull'inventario stesso; tale annotazione è vistata dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare.

Per le navi non soggette a visita, la verifica dell'inventario deve essere fatta ogni due anni.

La copia dell'inventario di bordo, agli effetti dell'articolo 621 del codice, è vistata, all'atto della compilazione nonchè delle successive variazioni, dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare.

Agli effetti previsti dagli articoli 247 e 248 del codice, le annotazioni relative alla destinazione e alla cessazione della pertinenza della nave devono essere vistate, a richiesta del proprietario o di un suo rappresentante ovvero del titolare del diritto sulla pertinenza, dalla autorità marittima mercantile o da quella consolare.

Art. 370.

(Giornale generale e di contabilità).

Il giornale generale e di contabilità deve essere scritto dal comandante o da un ufficiale da lui incaricato e firmato dal comandante stesso.

Su di esso, oltre le indicazioni prescritte dall'articolo 174, secondo comma, del codice, si devono annotare in ordine di data:

1) la qualità e la quantità complessiva del carico;

2) le cause che hanno prodotto variazioni all'inventario di bordo;

3) l'inventario degli oggetti e dei valori appartenenti alle persone decedute, scomparse o assenti da bordo per altra causa;

4) la vendita o la distruzione fatta per ragioni igieniche degli effetti delle persone dell'equipaggio o dei passeggeri deceduti;

5) il conto delle retribuzioni dovute alle persone dell'equipaggio disertate, decedute, scomparse o assenti da bordo per altra causa;

6) le azioni di merito compiute dalle persone dell'equipaggio o dai passeggeri;

7) le malattie e gli infortuni occorsi alle persone dell'equipaggio e ai passeggeri;

8) le riduzioni che per forza maggiore si fossero fatte sulle razioni dei viveri;

9) i prestiti contratti;

10) il pegno o la vendita delle cose caricate:

11) tutto ciò che concerne l'ufficio del comandante, che riguarda l'interesse dei proprietari, degli armatori e dei caricatori, e che può dar luogo a rendimento di conto o a domanda giudiziale, salvo le annotazioni particolari da farsi negli altri libri di bordo.

Art. 371.

(Giornale di navigazione).

Sul giornale di navigazione si devono fare, alla fine di ogni turno di guardia, le annotazioni richieste dal terzo comma dell'articolo 174 del codice.

Il giornale di navigazione è scritto e firmato dal comandante per le guardie da lui fatte e per ogni altra annotazione che egli stimi opportuna; è scritto e firmato dagli ufficiali di bordo per le guardie da essi fatte ed è vistato dal comandante.

Art. 372.

(Giornale di carico).

Terminato l'imbarco o lo sbarco delle merci, le annotazioni, indicate nell'articolo 174, quarto comma, del codice, sul giornale di carico devono essere completate con la data e con la firma dell'ufficiale incaricato dal comandante e col visto del comandante stesso.

Art. 373.

(Contenuto del giornale di macchina).

Il giornale di macchina consta di una premessa e di due parti.

La premessa, compilata dal direttore di macchina, comprende una descrizione sommaria delle motrici delle caldaie e dei principali apparecchi ausiliari di bordo, con indicazioni sul loro funzionamento. Tale descrizione è fatta secondo le istruzioni da emanarsi dal ministero della marina mercantile, salvo quelle varianti e

aggiunte ritenute necessarie in relazione a particolari caratteristiche del macchinario e degli apparecchi e strumenti esistenti a bordo.

La prima parte del giornale è compilata a cura del direttore di macchina, in base ai dati e alle notizie che il personale di macchina in comando di guardia deve scrivere, guardia per guardia, su apposito quaderno. Tali dati e notizie devono essere firmati dal personale in comando di guardia.

Nella prima parte devono essere altresì annotati:

1) le variazioni di andatura delle motrici ordinate sia durante la manovra sia durante la navigazione dal ponte di comando, con l'ora corrispondente letta, in ore e minuti primi, all'orologio di macchina;

2) l'eventuale rilievo di diagrammi indicatori;

3) gli avvenimenti straordinari, facendo semplice cenno della natura dell'avvenimento, del quale deve poi essere data notizia particolareggiata nella seconda parte del giornale;

4) i dati, per periodi successivi, di quattro in quattro ore, delle caratteristiche di funzionamento delle motrici e delle caldaie, nonchè i valori medi approssimativi delle caratteristiche di funzionamento degli apparecchi ausiliari principali;

5) ogni altra notizia che il direttore di macchina o il personale di servizio in comando di guardia ritenga utile porre in evidenza.

Il comandante della nave deve apporre il visto alle pagine corrispondenti ai giorni di arrivo e di partenza.

Nella seconda parte del giornale devono essere scritti i nomi del comandante e del direttore di macchina in carica e l'eventuale sostituzione dei medesimi mentre il giornale è in uso.

Nella seconda parte devono essere altresì annotati:

1) la descrizione sufficientemente dettagliata delle avarie di qualche importanza occorse alle motrici, alle caldaie o agli apparecchi ausiliari sia in navigazione sia in porto, indicando i provvedimenti presi a seguito delle varie riparazioni eseguite e i risultati ottenuti, esponendo considerazioni e presentando le proposte del caso;

2) le visite periodiche e occasionali passate alle macchine, alle caldaie e agli apparecchi ausiliari indicando, per le visite straordinarie, i motivi che le hanno determinate;

3) i grandi lavori di manutenzione e di riparazione delle motrici, delle caldaie e degli apparecchi ausiliari;

4) le immissioni in bacino per la visita della carena o per qualsiasi altra circostanza.

Devono essere sempre indicati la data e il luogo corrispondenti alle notizie riportate.

Ogni rapporto del direttore di macchina deve essere datato e sottoscritto, nonchè vistato dal comandante.

Art. 374.

(*Giornale radiotelegrafico*).

Il giornale radiotelegrafico è scritto dal marconista ed è vistato dal comandante.

In esso devono essere annotati i nomi degli operatori e degli ascoltatori, qualora siano presenti a bordo, nonchè qualsiasi avvenimento o incidente che riguardi il servizio radiotelegrafico o che interessi la sicurezza della vita umana in mare e, in particolare, tutti i dispacci scambiati o intercettati.

TITOLO VI
Della polizia della navigazione

CAPO I.

DELLA PARTENZA E DELL'ARRIVO DELLE NAVI.

Art. 375.

(*Registro delle partenze*).

Presso ogni ufficio di porto è tenuto un registro, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, nel quale sono annotati i dati relativi alla partenza di ciascuna nave.

Art. 376.

(*Rilascio delle spedizioni*).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare, nell'apporre il visto di cui all'articolo 179 del codice, indica la destinazione della nave, il numero delle persone dell'equipaggio, il numero dei passeggeri e la natura del carico.

Il rilascio delle spedizioni può essere negato dall'autorità marittima mercantile quando il proprietario o l'armatore non abbia nominato un rappresentante nel luogo d'iscrizione della nave, a norma degli articoli 147 e 267 del codice, e la coincidenza del luogo in cui è il domicilio del proprietario o dell'armatore con il luogo in cui è l'ufficio d'iscrizione della nave non sia ottenuta mediante il trasferimento dell'iscrizione a norma degli articoli 318 e 422.

Art. 377.

(*Rilascio delle spedizioni alle navi straniere*).

Il rilascio delle spedizioni alle navi straniere da parte dell'autorità marittima mercantile risulta dal visto sulle carte di bordo; tuttavia quando sia consentito al comandante della nave straniera di consegnare le carte di bordo al proprio console, il rilascio delle spedizioni risulta da un permesso di partenza da compilarsi su modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

In ogni caso per il rilascio delle spedizioni alle navi straniere è necessario il nulla osta consolare, quando nel porto risieda un console dello Stato, del quale la nave batte bandiera.

Art. 378.

(*Registro degli arrivi*).

L'ufficio di porto annota in un registro, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, gli arrivi delle navi anche in caso di rilascio volontario o forzato.

Nel registro degli arrivi sono annotate tutte le indicazioni contenute nella nota prescritta dall'articolo 180 del codice.

Art. 379.

(*Vidimazione del giornale nautico*).

L'ufficiale di porto che procede, a norma dell'articolo 181 del codice, alla vidimazione del giornale nautico vi appone il visto pagina per pagina, empiendo con linee gli spazi bianchi, cominciando dal giorno in cui fu iniziato il viaggio, oppure dall'ultimo visto, in modo da assicurare l'inalterabilità del giornale stesso.

La vidimazione è apposta sul giornale generale di contabilità, su quello di navigazione e su quelli di carico o di pesca, nonchè sul giornale di macchina e su quello radiotelegrafico.

Art. 380.
(Vidimazione delle carte di bordo per le navi da pesca, da diporto e addette a servizi locali).

La presentazione delle carte e degli altri documenti di bordo all'autorità marittima mercantile per la vidimazione deve essere effettuata per le navi destinate alla pesca costiera almeno una volta ogni sei mesi nonchè in caso di avvenimenti straordinari; per le navi destinate alla pesca mediterranea, almeno una volta al trimestre, ovvero quando si siano toccati o si debbano toccare scali esteri, nonchè in caso di avvenimenti straordinari; per le navi destinate alla pesca fuori degli stretti si osservano le disposizioni dell'articolo 179 del codice e dei primi tre commi dell'articolo 181 del codice.

Per le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate o a propulsione meccanica di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, la presentazione delle carte e degli altri documenti di bordo per la vidimazione deve essere compiuta almeno una volta all'anno, ovvero quando la nave compie viaggi per località situate fuori della zona marittima in cui trovasi il porto di abituale ancoraggio nonchè in caso di avvenimenti straordinari; per le altre navi da diporto si osservano le disposizioni dell'articolo 179 del codice e dei primi tre commi dell'articolo 181 del codice.

Per le navi addette ai servizi locali determinati con provvedimento del ministro per la marina mercantile, la presentazione delle carte e degli altri documenti di bordo deve essere compiuta almeno una volta all'anno e quando le navi stesse compiono viaggi fuori dei limiti stabiliti nel provvedimento stesso.

Art. 381.
(Menzione nel giornale nautico della denuncia di avvenimenti straordinari).

Se nel giornale nautico non sono stati annotati gli avvenimenti straordinari verificatisi durante la navigazione, l'autorità che, a norma del secondo comma dell'articolo 182 del codice, riceve la dichiarazione giurata del comandante e ne redige processo verbale, deve far menzione di questa formalità nel giornale nautico.

Art. 382.
(Formalità dell'arrivo in porto estero).

Quando le formalità indicate negli articoli 181 e 182 del codice non possono essere eseguite nei porti esteri, perchè non esiste autorità consolare e all'autorità locale non sia riconosciuta tale competenza dalle leggi locali e da trattati internazionali, le formalità stesse sono eseguite nel primo porto di approdo nello Stato o nel porto di approdo all'estero, dove risieda una autorità consolare italiana.

CAPO II.

DELLA POLIZIA DI BORDO E DELLA NAVIGAZIONE.

Art. 383.
(Rilascio di carte provvisorie di bordo).

Nel caso di perdita o di distruzione delle carte di bordo, l'autorità marittima mercantile o quella consolare redige processo verbale della denuncia del comandante della nave, procede alle indagini sulle cause e sulle circostanze della perdita o della distruzione e trasmette gli atti relativi all'ufficio che ha rilasciato le carte stesse.

Le carte provvisorie di bordo rilasciate in sostituzione delle carte perdute o distrutte sono redatte in base agli altri documenti o certificati esistenti a bordo e, se necessario, in base a dichiarazione giurata del comandante della nave e delle altre persone dell'equipaggio, che siano in condizione di dare informazioni.

Art. 384.
(Consegna di armi e di munizioni da parte dei passeggeri).

I passeggeri, all'atto dell'imbarco, devono consegnare al comandante della nave, che provvede a custodirle fino al momento dello sbarco, le armi e le munizioni in loro possesso.

Il ritiro delle armi o munizioni nei confronti di coloro che le detengono a causa del loro ufficio o servizio è ammesso solo per gravi ed accertate ragioni da indicarsi con apposita dichiarazione all'atto del ritiro.

Art. 385.
(Imbarco di merci vietate e pericolose).

Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma dell'articolo 194 del codice, il comandante deve compilare processo verbale dei provvedimenti adottati, da consegnarsi all'autorità marittima mercantile o a quella consolare del porto di primo approdo.

Il comandante del porto dà avviso all'autorità doganale delle merci sbarcate con l'indicazione della località dove esse sono custodite.

TITOLO VII

Degli atti di stato civile in corso di navigazione.

Art. 386.
(Iscrizione degli atti di stato civile).

L'iscrizione sul ruolo d'equipaggio degli atti di stato civile compilati a bordo delle navi deve essere effettuata nelle forme stabilite dal ministro per la marina mercantile d'intesa con il ministro per la grazia e la giustizia.

Oltre le indicazioni richieste dal secondo comma dell'articolo 205 del codice, sul giornale generale e di contabilità devono essere indicate le generalità delle persone cui l'atto si riferisce e dei testimoni.

Art. 387.
(Processi verbali di scomparizione).

Nei processi verbali di scomparizione da bordo per caduta in mare il comandante della nave deve indicare se a suo avviso ricorrono gli estremi di morte senza rinvenimento del cadavere previsti dall'articolo 145 dell'ordinamento dello stato civile.

La trasmissione dei processi verbali di scomparizione, a norma dell'articolo 210 del codice, deve essere fatta al procuratore della Repubblica nella cui circoscrizione si trovano le autorità competenti ad eseguire le annotazioni nel registro delle nascite a norma dell'articolo 211, secondo comma, del codice.

Art. 388.
(Accertamento delle persone scomparse).

In caso di naufragio, in cui siano andate perdute le carte di bordo, l'autorità marittima mercantile o quella consolare per individuare le persone scomparse, si vale delle convenzioni d'arruolamento, del registro copia ruoli, delle annotazioni dei movimenti d'imbarco e sbarco dei componenti l'equipaggio e di ogni mezzo di indagine.

Le autorità stesse, ove necessario, devono rivolgersi all'armatore e alle autorità marittime e consolari dei porti dove approdò la nave per conoscere le eventuali variazioni avvenute nell'equipaggio e nei passeggeri.

Le autorità predette compilano processo verbale nel quale indicano le generalità e la qualifica delle persone scomparse, nonchè le indagini effettuate e i relativi risultati.

Art. 389.

(*Registri per gli atti di stato civile*).

Gli atti di stato civile e i processi verbali di scomparizione in mare compilati dalle autorità marittime mercantili e da quelle consolari in base all'articolo 208 del codice, devono essere redatti su apposito registro nella forma stabilita dal ministro per la marina mercantile, d'intesa con il ministro per la grazia e la giustizia.

Art. 390.

(*Trascrizione dei verbali di interrogatorio*).

All'autorità marittima mercantile o a quella consolare, che a norma dell'articolo 209 del codice è tenuta a provvedere alla redazione dei processi verbali di scomparizione in mare, devono essere trasmessi i verbali di interrogatorio dei naufraghi approdati in altra località.

TITOLO VIII

Degli oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio

Art. 391.

(*Inventario e custodia degli oggetti*).

In caso di morte in navigazione di persona imbarcata, il comandante deve procedere, in presenza di due testimoni, alla formazione dell'inventario degli oggetti appartenenti alla persona deceduta.

L'inventario è fatto constare da processo verbale sottoscritto dal comandante e dai testimoni.

Se la persona deceduta apparteneva all'equipaggio della nave, il comandante deve compilare il conto delle retribuzioni spettanti al defunto fino al giorno della sua morte.

Di tutte le operazioni è fatta menzione nel giornale generale e di contabilità.

Compiuto l'inventario, gli oggetti indicati nel primo comma sono conservati dal comandante.

Art. 392.

(*Distruzione degli oggetti*).

Quando la morte è avvenuta per malattia trasmissibile o contagiosa, il comandante provvede alla immediata distruzione degli effetti d'uso del defunto, che siano ritenuti pericolosi, e compila apposito processo verbale da annotarsi sul giornale generale e di contabilità.

Nel processo verbale devono essere elencati gli oggetti distrutti con l'indicazione del motivo della distruzione.

Art. 393.

(*Documenti da consegnare all'autorità marittima o consolare*).

Nel primo porto di approdo il comandante deve consegnare all'autorità marittima mercantile o a quella consolare:

a) i processi verbali di cui agli articoli precedenti;

b) gli oggetti e i valori appartenenti alla persona deceduta;

c) il conto delle retribuzioni e le eventuali rimanenze;

d) il libretto di navigazione e gli altri documenti;

e) un estratto del giornale generale e di contabilità.

L'autorità marittima mercantile o quella consolare, all'atto della consegna, procede alla verifica degli oggetti, dei documenti e dei valori e ne rilascia ricevuta al comandante della nave.

Art. 394.

(*Navi non munite di giornale nautico*).

Quando il decesso avviene a bordo di navi non munite del giornale nautico l'adempimento delle formalità prescritte dagli articoli precedenti deve risultare da processo verbale compilato dall'autorità marittima mercantile o da quella consolare.

Art. 395.

(*Indagini dell'autorità marittima o consolare*).

Qualora sorgano dubbi di occultazione di oggetti appartenenti alla persona deceduta, l'autorità marittima mercantile o quella consolare compila processo verbale delle indagini compiute e delle prove raccolte e, in ogni caso, provvede a ricercare e a custodire gli oggetti non compresi nell'inventario.

Art. 396.

(*Oggetti appartenenti a cittadini italiani*).

In caso di morte in navigazione di un cittadino italiano, se il luogo di primo approdo della nave sia all'estero, l'autorità consolare, qualora non abbia la possibilità di provvedere alla custodia degli oggetti, dopo avere proceduto alla verifica e agli accertamenti di cui agli articoli precedenti, ritira una copia dell'inventario e nel caso che la nave sia diretta a un porto nazionale dà incarico al comandante della nave di consegnare gli oggetti, i documenti e i valori all'autorità marittima mercantile del porto nazionale di primo approdo; se la nave non è diretta a un porto nazionale provvede a inoltrare gli oggetti, i documenti e i valori all'ufficio di porto di iscrizione del defunto se trattasi di marittimo, e all'ufficio di porto nella cui circoscrizione è compreso il luogo di ultimo domicilio del defunto se trattasi di passeggero.

Art. 397.

(*Oggetti appartenenti a stranieri*).

Qualora la persona deceduta a bordo sia uno straniero, l'autorità marittima mercantile o quella consolare, salvo che non sia diversamente disposto da convenzioni internazionali, dopo aver ritirato gli oggetti, i documenti e i valori, ne informa il ministero della marina mercantile e quello degli affari esteri nonchè l'autorità consolare dello Stato cui il defunto apparteneva. Se non ha la possibilità di provvedere alla custodia degli oggetti, dopo aver proceduto alla verifica e agli accertamenti di cui agli articoli precedenti, ritira una copia dell'inventario e inoltra gli oggetti, i documenti e i valori all'ufficio del porto di iscrizione della nave.

Art. 398.

(*Avviso all'autorità comunale*).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare, che ha ricevuto in consegna gli oggetti, ne dà avviso all'autorità comunale del luogo dell'ultimo domicilio del

defunto o, qualora il domicilio sia sconosciuto, all'autorità comunale del luogo di armamento della nave.

Tale avviso è pubblicato mediante affissione nell'albo del comune.

Art. 399.
(Vendita degli oggetti).

Nel caso previsto dal secondo comma dell'articolo 195 del codice, qualora il valore degli oggetti superi le lire ventimila, l'autorità che ne ha la custodia procede alla vendita a pubblici incanti o a licitazione privata.

Se gli oggetti sono deteriorabili o non superano il valore di lire ventimila, la vendita avviene a trattativa privata.

L'autorità che procede alla vendita, prima di consegnare gli oggetti venduti, informa l'autorità doganale.

I proventi della vendita, per il periodo indicato nel terzo comma dell'articolo 195 del codice, sono depositati a cura dell'autorità che ha proceduto alla vendita presso un istituto di credito determinato dal ministero della marina mercantile.

Art. 400.
(Scomparizione in mare e assenza).

Le norme del presente titolo si applicano, in quanto compatibili, anche ai casi di scomparizione in mare o di assenza da bordo per qualsiasi motivo.

TITOLO IX

Disposizioni speciali

CAPO I.

DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

Art. 401.
(Navigazione da diporto).

Le disposizioni speciali per la navigazione da diporto stabilite nel codice, nel presente regolamento, nonchè nelle leggi e nei regolamenti speciali, si applicano anche, quando non sia diversamente stabilito, alle navi non originariamente destinate al diporto per il tempo durante il quale sono utilizzate a tale scopo.

La navigazione da diporto con le navi di cui al precedente comma deve essere autorizzata dal comandante del porto.

Art. 402.
(Abilitazione al comando di navi a vela).

Per ottenere l'abilitazione di cui al primo comma dell'articolo 213 del codice, i proprietari di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate devono sostenere con esito favorevole un esame pratico; i proprietari di navi di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate e non superiore alle cinquanta devono sostenere con esito favorevole un esame teorico-pratico.

L'esame è sostenuto presso l'ufficio di circondario nel quale la nave è iscritta, avanti a una commissione composta dal capo del circondario, presidente, da un capitano o da un aspirante capitano di lungo corso e da un rappresentante della Federazione italiana della vela.

Art. 403.
(Rilascio dell'abilitazione da parte di associazioni nautiche).

L'autorizzazione a rilasciare l'abilitazione al comando di navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate, a norma del secondo comma dell'articolo 213 del codice, è data dal ministro per la marina mercantile alle associazioni nautiche inquadrate nella Federazione italiana della vela, su proposta del Comitato olimpico nazionale italiano.

Per ottenere l'abilitazione di cui al secondo comma dell'articolo 213 del codice, i soci delle associazioni nautiche autorizzate a norma del comma precedente devono superare un esame avanti a una commissione costituita presso l'associazione. L'esame è pratico per le navi di stazza lorda non superiore alle venticinque tonnellate, teorico-pratico per le navi di stazza lorda superiore alle venticinque tonnellate e non superiore alle cinquanta.

Alla commissione deve partecipare il capo del circondario o un suo delegato, che la presiede.

Art. 404.
(Navi con motore ausiliario).

Le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle cinquanta tonnellate provviste di motore ausiliario sono soggette alle disposizioni dell'articolo 213 del codice e dei precedenti articoli 402 e 403, quando il motore, a pieno regime, imprime alla nave una velocità non superiore alle sette miglia orarie.

In tale caso l'esame pratico o teorico-pratico deve riferirsi anche alla condotta del motore e il proprietario che lo ha superato può contemporaneamente comandare la nave e condurre il motore, purchè le sistemazioni di bordo lo consentano.

Art. 405.
(Comando di navi marittime in acque interne e viceversa).

Le persone abilitate al comando e alla condotta di navi da diporto della navigazione marittima o della navigazione interna, a norma degli articoli 213 e 214 del codice, possono comandare e condurre tali navi, anche in zone delle acque interne e di acque marittime, diverse dalle zone di navigazione promiscua di cui all'articolo 4.

Art. 406.
(Esercizio della pesca).

Le navi da diporto possono esercitare liberamente la pesca.

Tuttavia il ministro per la marina mercantile ha facoltà di vietare l'uso di determinati attrezzi.

Art. 407.
(Comando di navi da diporto senza abilitazione e altre agevolazioni).

Le navi da diporto a vela di stazza lorda non superiore alle tre tonnellate possono essere comandate senza alcuna abilitazione, a norma del quarto comma dell'articolo 213 del codice, anche da coloro che non sono proprietari delle navi stesse e anche quando le navi non sono di proprietà di associazioni nautiche.

Per navi da diporto, agli effetti del precedente comma e dell'articolo 215 del codice, s'intendono anche le navi destinate al noleggio per diporto.

Le piccole imbarcazioni a remi destinate a manifestazioni sportive o a diporto dei bagnanti, comunemente denominate iole, canoe, pattini, sandolini, mosconi e simili, sono esenti dall'obbligo della licenza.

CAPO II.

DELLA PESCA

Art. 408.

(Categorie di pesca).

La pesca costiera è quella che si esercita nel mare territoriale.

La pesca mediterranea è quella che si esercita nel Mediterraneo entro gli stretti di Gibilterra e dei Dardanelli e il Canale di Suez.

La pesca oltre gli stretti è quella che si esercita fuori dei limiti di cui al comma precedente.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETA' DELLA NAVE E DELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I

Della costruzione della nave.

Art. 409.

(Forma della dichiarazione di costruzione).

La dichiarazione di costruzione deve essere fatta presso l'ufficio autorizzato a tenere il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione, nella cui circoscrizione viene eseguita la costruzione.

La dichiarazione deve constare da processo verbale e, oltre i dati di cui all'articolo 233 del codice, deve contenere l'indicazione del nome e della qualità del dichiarante, del tipo, delle caratteristiche e delle principali dimensioni della nave e del galleggiante, nonchè della data del presumibile inizio della costruzione.

Art. 410.

(Dichiarazione a ufficio non autorizzato).

Se la costruzione della nave o del galleggiante è eseguita in luogo compreso nella circoscrizione di un ufficio locale o di una delegazione di spiaggia non autorizzati a tenere il registro delle navi o dei galleggianti in costruzione, l'ufficio che ha ricevuto la dichiarazione deve informare l'ufficio locale o la delegazione di spiaggia, trasmettendo copia della dichiarazione stessa.

Art. 411.

(Registro delle navi in costruzione).

Il registro delle navi e dei galleggianti in costruzione è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

Sul registro sono indicati il nome del proprietario e quello del costruttore, gli estremi del contratto di costruzione, la data di inizio della costruzione e quella del presumibile termine della stessa, nonchè gli altri elementi richiesti dal modello.

Art. 412

(Ordine di sospensione della costruzione).

L'ordine di sospensione della costruzione di una nave o di un galleggiante, nei casi previsti dall'articolo 236 del codice, deve essere notificato, a mezzo di un agente dell'autorità marittima mercantile, al costruttore a cura dell'ufficio che ha ricevuto la dichiarazione di costruzione.

Art. 413.

(Pubblicità del contratto verbale).

Per quanto riguarda il titolo da trascrivere, la dichiarazione prevista dall'articolo 239 del codice, per il caso di cui al secondo comma dell'articolo 237 dello stesso codice deve contenere gli elementi del contratto verbale di costruzione e indicare le quote di partecipazione alla proprietà.

TITOLO II

Della proprietà della nave.

Art. 414.

(Esecuzione delle trascrizioni).

Le trascrizioni e annotazioni degli atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi, sono eseguite e firmate nello Stato dall'ufficiale di porto all'uopo delegato dal capo dell'ufficio e all'estero dal console o da un funzionario da questi delegato.

Il repertorio sul quale deve essere presa nota della domanda di pubblicità, ai sensi dell'articolo 256 del codice, è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile d'intesa con il ministro per la grazia e la giustizia e su di esso le domande sono annotate in ordine di presentazione.

Qualora le trascrizioni o le annotazioni siano richieste ad un ufficio locale marittimo o ad una delegazione di spiaggia, la pubblicità non è effettuata se non sia autorizzata dall'ufficio circondariale marittimo competente al quale devono essere trasmessi gli atti.

Art. 415.

(Trascrizione di atti riguardanti più navi).

Se la trascrizione riguarda due o più navi iscritte nel medesimo ufficio, è sufficiente produrre una sola copia dei documenti prescritti.

Art. 416.

(Trascrizione di atti relativi a navi perite).

La trascrizione di atti costitutivi, traslativi o estintivi di proprietà o di altri diritti reali su navi può essere eseguita anche per le navi che sono o si presumono perite successivamente alla data in cui sono stati fatti gli atti.

Tale trascrizione può eseguirsi anche quando non è presentato l'atto di nazionalità, nel caso di perdita presunta della nave, o quando è accertata la perdita o la distruzione dell'atto.

Art. 417.

(Trascrizione di atti scritti in lingua straniera).

Agli atti scritti in lingua straniera presentati per la pubblicità navale deve essere allegata la loro traduzione in lingua italiana fatta da un interprete nominato dal presidente del tribunale del luogo o, in mancanza, dal pretore.

Gli atti presentati all'estero all'autorità consolare possono essere da questa tradotti e autenticati.

Tali atti prima di essere resi pubblici devono essere bollati e, se tradotti dall'autorità consolare, devono essere legalizzati.

Art. 418.
(Orario per la presentazione delle domande di pubblicità).

Le domande di pubblicità sono ricevute durante l'orario normale d'ufficio.

Art. 419.
(Documenti comprovanti la nazionalità dei nuovi proprietari).

L'ufficio di iscrizione, nel procedere alla trascrizione, richiede il certificato di cittadinanza del nuovo proprietario o, nel caso di società, il certificato dal quale risulta se la società sia o meno iscritta nell'elenco di cui all'articolo 143 del codice.

Se il nuovo proprietario non è cittadino italiano o la società non è iscritta nell'elenco predetto, nè risulta l'equiparazione prevista dall'articolo 144 del codice, l'ufficio d'iscrizione promuove, se del caso, i provvedimenti necessari, ai sensi degli articoli 158 e 159 del codice stesso.

Art. 420.
(Conservazione dei documenti presentati per la trascrizione).

Alla fine di ogni anno l'ufficio d'iscrizione della nave provvede a riunire in volumi, secondo l'ordine del repertorio, i documenti presentati per la trascrizione.

Art. 421.
(Annotazione sull'atto di nazionalità).

Quando la pubblicità è richiesta all'ufficio marittimo o consolare del luogo dove la nave si trova, l'ufficio predetto, prima di trasmettere i documenti all'ufficio di iscrizione, a norma dell'articolo 251, secondo comma del codice, provvede all'annotazione sull'atto di nazionalità, informando telegraficamente l'ufficio di iscrizione.

TITOLO III
Dell'esercizio della navigazione

CAPO I.
DELL'ARMATORE E DEL RACCOMANDATARIO

Art. 422.
(Rappresentante dell'armatore).

La designazione di rappresentante, a norma dell'articolo 267 del codice, è fatta a mezzo di dichiarazione dell'armatore con sottoscrizione autenticata.

Nelle stesse forme la designazione di rappresentante è fatta quando l'armatore, successivamente alla dichiarazione di cui all'articolo 265 del codice, trasferisce il domicilio fuori del luogo dove è l'ufficio di iscrizione della nave.

Quando l'esercizio della nave è assunto dai comproprietari mediante costituzione di società di armamento, la designazione di rappresentante, nel caso che la sede della società venga stabilita fuori del luogo dove è l'ufficio di iscrizione della nave, è fatta mediante dichiarazione con sottoscrizione autenticata di tutti i comproprietari consenzienti, ovvero del gerente, se la designazione del rappresentante è compresa nei poteri conferiti a quest'ultimo.

Nelle stesse forme la designazione deve essere fatta quando la sede della società, successivamente alla costituzione, è trasferita fuori del luogo dove è l'ufficio di iscrizione della nave.

Le dichiarazioni previste dal primo e dal terzo comma non sono necessarie quando la designazione del rappresentante è fatta nella dichiarazione di armatore ovvero nell'atto costitutivo della società di armamento.

Se l'armatore ovvero i comproprietari consenzienti o il gerente della società di armamento non provvedono, nei casi indicati dall'articolo 267 del codice e dal presente articolo, a designare un rappresentante residente nel luogo in cui è l'ufficio di iscrizione della nave, l'ufficio invita a provvedere alla designazione in un termine fissato. Trascorso tale termine, in caso di inadempienza, l'ufficio promuove, nei modi previsti dall'articolo 320, il trasferimento dell'iscrizione della nave nel registro dell'ufficio nella cui circoscrizione è compreso il luogo del domicilio dell'armatore ovvero della sede della società di armamento.

Art. 423.
(Dichiarazione verbale di armatore).

Ai fini degli articoli 268 e 269 del codice, la dichiarazione di armatore quando è fatta verbalmente deve constare da processo verbale assunto dall'autorità competente, con le indicazioni di cui all'articolo 270 del codice.

Della dichiarazione viene rilasciata copia agli interessati per l'adempimento delle formalità di trascrizione previste dall'articolo 271 del codice.

Art. 424.
(Registro delle raccomandazioni di navi).

Il registro delle procure relative ai rapporti di raccomandazione di navi, di cui all'articolo 289 del codice, è conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile d'intesa con il ministro per la grazia e la giustizia, ed è tenuto dall'ufficio circondariale nella cui circoscrizione risiede il raccomandatario.

A tale ufficio sono trasmesse dagli uffici dipendenti le procure conferite al raccomandatario, le eventuali modificazioni o revoche, presentate a norma dell'articolo 289 del codice.

Il registro deve essere corredato da due indici alfabetici, uno contenente i nomi dei raccomandatari e l'altro i nomi delle navi raccomandate.

Art. 425.
(Incaricati presso gli uffici di porto).

Chi intende compiere presso gli uffici di porto atti per conto di armatori, raccomandatari, spedizionieri o comandanti di navi deve essere autorizzato dal comandante del porto.

Dell'autorizzazione è presa nota in apposito registro, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile.

CAPO II.
DELL'ARMAMENTO E DEL DISARMO DELLE NAVI

Art. 426.
(Poteri del comandante di porto).

Nella formazione dell'equipaggio della nave, spetta esclusivamente al comandante del porto:

1) accertare che l'equipaggio comprenda il numero di marittimi di stato maggiore e di bassa forza, ritenuto indispensabile alla sicurezza della navigazione;

2) vigilare che sia garantita l'osservanza delle leggi sul lavoro applicabili ai marittimi e delle norme

sulle condizioni per l'igiene e abitabilità dei locali destinati all'equipaggio;

3) vigilare sull'osservanza delle tabelle di armamento stabilite, secondo i casi, dal ministero della marina mercantile o nei contratti collettivi d'arruolamento.

Ove non siano stabilite tabelle d'armamento, il comandante del porto, sentite le associazioni sindacali interessate, deve controllare che la tabella proposta dall'armatore risponda, nella composizione numerica e qualitativa, alle esigenze dei servizi tecnici e complementari di bordo, in rapporto alle caratteristiche, alla destinazione e all'impiego della nave.

Il comandante del porto ha facoltà di negare le spedizioni alla nave il cui equipaggio non sia composto in conformità alle norme di cui ai precedenti commi.

Art. 427.

(*Formazione dell'equipaggio*).

Per la formazione o il completamento dell'equipaggio di una nave nei porti dello Stato l'autorità che provvede all'arruolamento deve accertare che i marittimi chiamati a far parte dell'equipaggio siano in possesso del libretto di navigazione in corso di validità e dei titoli professionali marittimi o delle qualifiche relative alle mansioni che ciascuno deve esplicare a bordo, prescritti dal codice, dal presente regolamento, dalle norme sul collocamento della gente di mare e da altre leggi e regolamenti speciali.

Art. 428.

(*Annotazione dei movimenti di sbarco*).

Qualora sul libretto di navigazione non sia regolarmente annotato l'ultimo sbarco, l'autorità marittima mercantile, possibilmente prima di procedere all'arruolamento del marittimo, deve accertarne la posizione matricolare e curare la regolarizzazione del libretto.

Art. 429.

(*Arruolamento di stranieri*).

Nei casi previsti dagli articoli 318, secondo comma, e 319 del codice, gli stranieri assunti a far parte dello equipaggio di navi nazionali devono essere provvisti di documenti che li abilitino alla navigazione e all'espletamento delle mansioni che dovrebbero assumere, secondo le leggi de lo Stato al quale appartengono.

L'autorità marittima mercantile o quella consolare che procede all'imbarco può esigere che la validità dei documenti suddetti sia attestata dalla competente autorità dello Stato cui il marittimo appartiene.

Art. 430.

(*Custodia di libretti di navigazione*).

I libretti di navigazione dei marittimi arruolati sono consegnati dall'autorità marittima mercantile al comandante della nave e da questi custoditi. All'atto dello sbarco sono riconsegnati all'autorità marittima mercantile che li restituisce agli interessati, dopo avervi effettuate le prescritte annotazioni.

Art. 431.

(*Navigazione oltre gli stretti*).

Sulle navi che imprendono la navigazione oltre gli stretti il comandante e il primo ufficiale di coperta devono essere in possesso del titolo professionale di capitano di lungo corso e il direttore di macchina e il primo ufficiale di macchina di quello di capitano di macchina, ferme le disposizioni di cui agli articoli 248, 249, 250, 253, 265, 266 e 267.

Art. 432.

(*Imbarco di allievo ufficiale*).

Quando nella composizione dell'equipaggio è previsto l'imbarco di un allievo ufficiale di coperta o di macchina, il marittimo arruolato in tale qualità deve essere in possesso di uno dei titoli professionali di cui agli articoli 251 e 268.

Art. 433.

(*Medici, marconisti, commissari di bordo*).

Per imbarcare in qualità di medico, di commissario di bordo o di marconista, è richiesta un'autorizzazione dell'autorità marittima mercantile.

L'autorizzazione a imbarcare in qualità di medico di bordo e di marconista di bordo è subordinata al possesso dei requisiti prescritti dalle leggi e dai regolamenti speciali; quella a imbarcare in qualità di commissario di bordo è subordinata al possesso di un titolo di studio non inferiore a quello dell'ordine medio superiore.

Art. 434.

(*Sottufficiali*).

Oltre i marittimi indicati nel numero 6 dell'articolo 321 del codice, sono sottufficiali: il carpentiere, l'ottonaio, il capitano d'armi, il maestro di casa, il capo fuochista, l'operaio meccanico, l'operaio motorista, l'operaio frigoriferista, l'elettricista.

Il ministro per la marina mercantile può, sentite le associazioni sindacali interessate, attribuire la qualifica di sottufficiale ad altri marittimi.

Art. 435.

(*Poteri delle autorità consolari*).

Le autorità consolari nell'esplicazione dei poteri a esse conferiti dall'articolo 127 del codice applicano, in quanto possibile, le norme stabilite per l'armamento delle navi.

Art. 436.

(*Registro tenuto dagli uffici consolari*).

In ogni ufficio consolare è tenuto un registro dei movimenti d'imbarco e di sbarco della gente di mare delle navi nazionali.

In esso sono annotati:

1) il nome, la nazionalità, il numero di matricola e l'ufficio d'iscrizione delle persone imbarcate, sbarcate o disertate, la loro provenienza, la mansione esercitata a bordo e la navigazione rispettivamente effettuata;

2) il nome della nave e quello del comandante, il numero del ruolo d'equipaggio, la destinazione e la provenienza della nave medesima.

Alla fine di ogni trimestre, l'autorità consolare trasmette al ministero della marina mercantile un estratto conforme del suddetto registro unitamente ai libretti di navigazione, depositati presso l'ufficio consolare.

TITOLO IV
Del contratto di arruolamento.

CAPO I.
DELLA FORMAZIONE DEL CONTRATTO

Art. 437.
(Consenso all'arruolamento dei minori di anni diciotto).

Chi esercita la patria potestà o la tutela, nel dare il consenso all'arruolamento dei minori di anni diciotto ai termini del primo comma dell'articolo 324 del codice, deve precisare se il consenso si estende a tutti i contratti di arruolamento da stipularsi dal minore prima che abbia raggiunto la detta età, o se invece riguarda uno o più determinati contratti, o è limitato a un determinato periodo di tempo, o a una determinata classe di viaggi.

La forma e le modalità per la manifestazione del consenso nonchè per la eventuale modificazione e limitazione o revoca di esso, sono quelle stabilite dal numero 5 dell'articolo 239 per la immatricolazione dei minori degli anni diciotto.

Se la dichiarazione relativa al consenso è fatta o presentata a un ufficio di porto diverso da quello dove è iscritto il marittimo, l'ufficio che la riceve, dopo averla annotata sul libretto di navigazione, la trasmette all'ufficio di iscrizione.

Art. 438.
(Arruolamento del comandante).

L'autorità che riceve la dichiarazione dell'armatore prevista dall'articolo 331 del codice la trasmette in originale al comandante del porto dove deve avvenire l'imbarco, conservandone copia in archivio.

L'autorità che riceve la dichiarazione del comandante conserva l'originale in archivio, rimettendone copia al comandante del porto che ha trasmesso la dichiarazione dell'armatore. Copie conformi di ambedue le dichiarazioni, firmate dall'ufficiale rogante e con il bollo d'ufficio sono consegnate al comandante arruolato per essere conservate fra i documenti di bordo.

Quando, a norma del secondo comma dell'articolo 331 del codice, gli estremi della dichiarazione dell'armatore sono trasmessi telegraficamente al comandante del porto dove deve avvenire l'imbarco, l'autorità che ha effettuato la comunicazione telegrafica provvede successivamente alla trasmissione in originale della dichiarazione conservandone copia.

Art. 439.
(Annotazione della dichiarazione di accettazione dell'arruolato).

Se il marittimo da arruolare non è in condizione di firmare il contratto, l'ufficiale rogante, accertata la identità del marittimo in base al libretto di navigazione, annota sul contratto la dichiarazione di accettazione.

Art. 440.
(Raccolta e conservazione dei contratti di arruolamento).

Gli originali dei contratti di arruolamento sono annualmente raccolti in volumi e sono conservati nell'archivio dell'ufficio.

Le copie autentiche dei contratti di arruolamento sono conservate fra i documenti di bordo.

CAPO II.
DEL RIMPATRIO

Art. 441.
(Spese per il rimpatrio).

Per il viaggio di rimpatrio nei casi previsti dall'articolo 363 del codice e agli effetti del primo comma dell'articolo 364 del codice stesso, è assegnato allo equipaggio:

1) un posto di prima classe ordinaria su nave o su ferrovia per il personale indicato nei numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 321 del codice, purchè il personale di coperta o di macchina sia fornito del titolo professionale di capitano di lungo corso o di capitano di macchina. Lo stesso trattamento è fatto ai marittimi muniti del titolo professionale di aspirante capitano di lungo corso o di padrone marittimo e di aspirante capitano di macchina o di meccanico navale, purchè rivestano rispettivamente le funzioni di comandante o di direttore di macchina;

2) un posto di seconda classe su nave o su ferrovia per il personale di coperta e di macchina indicato nei numeri 1, 2 e 3 dell'articolo 321 del codice, che non sia provvisto del titolo professionale indicato al numero precedente, nonchè al personale indicato ai numeri 4 e 5 dell'articolo predetto;

3) un posto di terza classe su nave o su ferrovia per gli altri componenti dell'equipaggio.

Per i viaggi su nave, quando nel prezzo di passaggio non sono comprese le spese di mantenimento, e per i viaggi in ferrovia, spetta ai marittimi, se le spese di mantenimento non sono determinate nel contratto di arruolamento, una diaria nella misura stabilita con decreto del ministro per la marina mercantile, di concerto con il ministro per il tesoro, sentite le associazioni sindacali interessate.

Nei viaggi in ferrovia spetta altresì un'indennità di bagaglio pari alla spesa per il trasporto di chilogrammi cento per le persone indicate ai numeri 1 e 2 del presente articolo, di chilogrammi sessanta per i sottufficiali e di chilogrammi quaranta per gli altri componenti dell'equipaggio.

Art. 442.
(Nota dei depositi).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare che ha ricevuto in deposito somme per il rimpatrio, nonchè per le spese di cura, deve trasmettere al ministero della marina mercantile una nota documentata relativa a ciascun deposito liquidato.

Art. 443.
(Rimpatrio di cittadini italiani).

Nei casi previsti dall'articolo 197 del codice, il numero delle persone da ricoverare per il rimpatrio è determinato dalla disponibilità di bordo; nell'ipotesi prevista dal secondo comma del predetto articolo il numero dei rimpatriandi non può essere superiore a dieci persone.

Le spese di mantenimento e di trasporto sono corrisposte nella seguente misura:

1) se si tratta di marittimi abbandonati o indigenti lire millecinquecento al giorno per ciascuna persona

avente la qualifica di ufficiale o allievo ufficiale; lire milleduecentocinquanta per ogni sottufficiale e lire mille per ciascun'altra persona dell'equipaggio;

2) se si tratta di marittimi rimpatriati per ordine dell'autorità consolare le spese sono determinate nella misura di cui al numero precedente a meno che non si tratti di imputati o detenuti per i quali sia necessaria una particolare custodia, nel qual caso è stabilita dall'autorità consolare una speciale indennità integrativa;

3) se si tratta di persone estranee alla gente di mare il prezzo complessivo del mantenimento e del trasporto è stabilito dall'autorità consolare, tenuto conto che il trasporto è obbligatorio e avuto riguardo allo stato fisico della persona e alla durata del viaggio.

Il ministro per la marina mercantile può con suo decreto, di concerto con il ministro per il tesoro, modificare l'ammontare dei compensi previsti dal presente articolo.

Il rimborso delle spese per il rimpatrio dei marittimi di cui ai nn. 1 e 2 deve essere chiesto al ministero della marina mercantile in base a dichiarazione resa dal comandante della nave al porto di arrivo, corredata da un estratto del giornale nautico. Negli altri casi al rimborso provvede il ministero degli affari esteri in base alla richiesta di trasporto fatta dall'autorità consolare, contenente il nome, l'età, la cittadinanza e la professione delle persone rimpatriate, il porto d'imbarco e il motivo del rimpatrio, nonchè l'indicazione del prezzo stabilito per il trasporto e mantenimento, delle somme eventualmente anticipate e degli obblighi imposti al comandante della nave.

Art. 444.
(Naufraghi stranieri).

Quando non esistono le condizioni di reciprocità di cui all'articolo 368 del codice, il naufrago di nazionalità straniera è inviato all'agente consolare dello Stato di cui ha la cittadinanza per il rimpatrio, a meno che non sia diversamente stabilito dal contratto di arruolamento stipulato dall'interessato.

Art. 445.
(Prosecuzione del viaggio a cura dell'autorità marittima).

Le autorità marittime mercantili alle quali siano inviati marittimi rimpatriati non provvisti dei mezzi necessari per la prosecuzione del viaggio al luogo di destinazione, curano l'inoltro dei marittimi stessi a norma dell'articolo 441.

CAPO III.
DISPOSIZIONI VARIE

Art. 446.
(Rinunzie e transazioni).

Agli effetti dell'articolo 2113 del codice civile, quando la rinunzia o la transazione avvenga all'estero, i tre mesi richiesti dal secondo comma di detto articolo decorrono dal momento del rimpatrio del marittimo, sempre che questo avvenga entro l'anno dalla cessazione o dalla risoluzione del rapporto di arruolamento ovvero dalla rinunzia o dalla transazione, o altrimenti da tale ultimo termine.

LIBRO TERZO
DELLE OBBLIGAZIONI RELATIVE ALL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO UNICO
Del ricupero e del ritrovamento di relitti

CAPO I.
DEL RICUPERO

Art. 447.
(Denuncia dell'identificazione di relitti).

La denuncia prevista dall'articolo 501 del codice deve essere fatta al capo del compartimento nella cui circoscrizione è stato identificato il relitto e deve contenere la descrizione del relitto, l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo dell'identificazione e le altre eventuali notizie.

L'autorità marittima mercantile che riceve la denuncia indica sulla medesima, se questa è presentata per iscritto, il giorno e l'ora in cui è pervenuta all'ufficio; in caso diverso redige processo verbale contenente tutte le indicazioni predette.

Della denuncia è presa nota in un registro, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, nel quale sono successivamente annotate le relative operazioni di ricupero, compiute da privati ovvero d'ufficio.

Su richiesta dell'interessato, l'autorità marittima mercantile gli rilascia copia della denuncia, con l'annotazione di cui al secondo comma, o del processo verbale.

Art. 448.
(Avviso dell'identificazione).

Un avviso, contenente gli estremi della denuncia, è affisso per sessanta giorni nell'ufficio compartimentale, ed è comunicato in copia ai proprietari dei relitti, quando sono noti.

L'avviso è comunicato per l'affissione a tutti gli uffici compartimentali della Repubblica, che lo restituiranno con la relata di avvenuta affissione per il tempo previsto nel comma precedente e con l'indicazione di eventuali dichiarazioni da parte di chi vi abbia interesse.

Quando si tratta di relitti di aeromobile, della denuncia è data altresì comunicazione alla direzione aeronautica nella cui circoscrizione i relitti si trovano; quando si tratta di relitti di nave o aeromobile stranieri, della denuncia è data comunicazione anche al console dello Stato nei cui registri la nave o l'aeromobile erano immatricolati.

Art. 449.
(Domanda per l'assunzione di ricupero).

Chi intende assumere, a norma degli articoli 501 e 504 del codice, il ricupero di un relitto di mare, deve farne domanda al capo del compartimento nella cui circoscrizione si trova il relitto da ricuperare.

Qualora la domanda sia fatta da chi non ha per primo presentato la denuncia di identificazione del relitto, l'autorità marittima mercantile invita, con lettera raccomandata con avviso di ricevimento, coloro che avrebbero diritto di preferenza in caso di concorso, a norma dell'articolo 501 del codice, a dichiarare entro un termine non superiore a sessanta giorni se intendano assumere il ricupero. Trascorso tale termine, gli inte-

ressati che non abbiano presentato la relativa domanda, decadono dal diritto e la preferenza prevista dall'articolo 501 del codice si stabilisce unicamente fra quelli che hanno presentato domanda.

Delle domande di ricupero presentate all'autorità marittima mercantile è data notizia ai proprietari dei relitti, quando sono noti.

Art. 450.

(Autorizzazione per l'esecuzione del ricupero).

Il capo del compartimento, prima di dare l'autorizzazione all'esecuzione delle operazioni di ricupero, richiede a colui che intende effettuarle una dichiarazione scritta indicante:

a) il termine entro cui saranno iniziate le operazioni di ricupero;

b) il termine entro cui ritiene che le operazioni stesse possano essere portate a compimento ed i mezzi con i quali si intende effettuare il ricupero;

c) l'assunzione a proprio carico delle spese occorrenti per il ricupero;

d) l'assunzione dell'obbligo di rimuovere i relitti divenuti d'intralcio alla navigazione salva l'applicazione dell'articolo 73 del codice;

e) l'elezione del domicilio legale nel comune dove ha sede l'ufficio compartimentale.

Ricevuta la dichiarazione, il capo del compartimento, dopo gli eventuali accertamenti, fissa il termine entro cui devono essere portate a compimento le operazioni di ricupero; il termine stesso può essere prorogato per fondati motivi. Qualora entro il termine stabilito le operazioni non siano portate a compimento, il capo del compartimento può revocare l'autorizzazione.

L'autorizzazione e la revoca sono rese note agli interessati nelle forme prescritte dai commi primo e terzo dell'articolo 448 e sono comunicate all'autorità doganale.

Qualora si proceda al ricupero in spazi acquei che siano da mantenere integralmente sgombri per la sicurezza della navigazione, i ricuperatori debbono depositare le cose ricuperate sotto la vigilanza dell'ufficio di porto locale ovvero dell'autorità doganale e non ne possono disporre, salva la prestazione di una congrua cauzione, fino a quando non sia del tutto sgombrato lo spazio acqueo in cui si procede al ricupero.

Art. 451.

(Costituzione del comandante della nave a capo ricuperatore).

Il comandante di una nave naufragata, se intende costituirsi capo ricuperatore ai sensi e con gli effetti di cui all'articolo 505 del codice, deve farne dichiarazione al capo del compartimento nella cui circoscrizione trovansi i relitti da ricuperare.

Della dichiarazione del comandante è data dall'autorità marittima mercantile notizia al proprietario della nave naufragata, quando questa è nazionale o, se è straniera, al console dello Stato nei cui registri era iscritta.

Art. 452.

(Cessazione del ricupero operato da privati per assunzione delle operazioni da parte dei proprietari).

Il ricuperatore che nel corso delle operazioni di ricupero cessa dalle operazioni stesse, essendo state queste assunte direttamente dai proprietari, deve darne entro dieci giorni comunicazione al capo del compartimento dal quale ha ricevuto autorizzazione all'esecuzione del ricupero, indicando altresì se ai proprietari è stata fatta consegna delle cose ricuperate.

Analogamente al capo del compartimento dev'essere dal ricuperatore data comunicazione della consegna delle cose ricuperate al proprietario, a norma del secondo comma dell'articolo 502 del codice, entro dieci giorni dalla consegna medesima.

Art. 453.

(Consegna delle cose ricuperate all'autorità marittima).

L'autorità marittima mercantile che a norma dell'articolo 502 del codice riceve in consegna le cose ricuperate deve far constare il fatto con processo verbale redatto in triplice esemplare.

Il processo verbale deve contenere:

a) la descrizione degli oggetti ricuperati, con le principali dimensioni o il peso, le marche e gli altri segni distintivi;

b) l'indicazione del luogo in cui gli oggetti furono trovati, dei mezzi adoperati e delle spese incontrate per il ricupero;

c) il valore di ciascun oggetto o di ciascun gruppo di oggetti della medesima specie, accertato, secondo lo stato in cui si trovano, con l'intervento di un funzionario dell'amministrazione doganale e quando occorra con l'assistenza di un perito;

d) l'indicazione del grado di conservabilità delle cose ricuperate.

Il processo verbale è sottoscritto dal ricuperatore, dal perito se è intervenuto, dal funzionario dell'amministrazione doganale e dall'autorità marittima mercantile che lo ha compilato. Una copia è rimessa a chi ha fatto consegna delle cose ricuperate, un'altra conservata nell'ufficio dell'autorità che lo ha compilato, e la terza trasmessa al capo del compartimento.

Art. 454.

(Assunzione del ricupero da parte dell'autorità marittima).

L'avviso di cui al secondo comma dell'articolo 507 del codice deve essere affisso nell'albo dell'ufficio compartimentale, nonchè, quando si tratta di relitti di notevole entità, pubblicato nel giornale degli annunzi legali e deve essere trasmesso a tutti i compartimenti per la affissione.

Art. 455.

(Cessazione del ricupero operato dall'autorità marittima per assunzione delle operazioni da parte dei proprietari).

Se, durante il corso delle operazioni compiute dall'autorità marittima mercantile, i proprietari intendono assumere il ricupero a norma del secondo comma dell'articolo 507 del codice, devono farne dichiarazione all'autorità medesima.

Ricevuto il rimborso delle spese sostenute, l'autorità marittima mercantile consegna ai proprietari le cose eventualmente ricuperate. Il rimborso e la consegna sono fatti constare con processo verbale redatto in duplice esemplare, dei quali uno è rimesso agli interessati e l'altro è conservato presso l'ufficio.

Qualora le spese per il ricupero eseguito dall'autorità marittima mercantile siano state coperte in tutto o in parte mediante la vendita delle cose ricuperate, a norma del secondo comma dell'articolo 508 del codice, della circostanza è fatta speciale menzione nel processo ver-

bale e ai proprietari è fatta consegna dei documenti relativi alla vendita, nonchè della somma eventualmente residuata.

Art. 456.

(Compimento delle operazioni di ricupero eseguito dall'autorità marittima).

L'autorità marittima mercantile al termine delle operazioni di ricupero redige processo verbale contenente le indicazioni stabilite dal secondo comma dell'articolo 453.

Il processo verbale è sottoscritto dal perito, se è intervenuto per la determinazione del valore delle cose ricuperate, dal funzionario dell'amministrazione doganale e dall'autorità marittima mercantile che lo ha compilato.

Art. 457.

(Ritiro da parte dei proprietari delle cose ricuperate).

All'atto del ritiro delle cose ricuperate, il proprietario è tenuto al pagamento delle spese incontrate per il ricupero operato dall'autorità marittima mercantile ovvero delle indennità e del compenso spettante al ricuperatore, nonchè delle spese di custodia.

L'autorità che procede alla consegna ne redige processo verbale in triplice esemplare, sottoscritto anche dal proprietario delle cose ricuperate e dal rappresentante dell'amministrazione doganale, facendo constare l'avvenuto pagamento delle spese. Una copia del processo verbale è rimessa al proprietario delle cose ritirate, l'altra è conservata nell'ufficio, e la terza è trasmessa al capo del compartimento.

Art. 458.

(Vendita delle cose ricuperate).

Per la vendita delle cose ricuperate durante le operazioni di ricupero, nei casi previsti dal secondo comma dell'articolo 508 del codice, l'autorità marittima mercantile procede a trattativa privata.

Per la vendita delle cose ricuperate al termine delle operazioni di ricupero a norma del terzo comma dell'articolo predetto, l'autorità marittima mercantile procede a trattativa privata, quando le cose stesse sono deteriorabili ovvero non superano il valore di lire centomila; negli altri casi procede a pubblici incanti o a licitazione privata secondo le norme stabilite dal regolamento per l'amministrazione del patrimonio o per la contabilità generale dello Stato.

L'avviso di cui al predetto articolo 508 del codice è reso pubblico nei modi stabiliti dall'articolo 454. Alla vendita deve intervenire un funzionario dell'amministrazione doganale.

Art. 459.

(Assunzione del ricupero all'estero da parte dell'autorità consolare).

All'estero, quando ciò sia consentito dall'ordinamento dello Stato nelle cui acque territoriali si trovano navi o aeromobili nazionali naufragati o altri relitti della navigazione, il ricupero di essi può essere assunto dalle autorità consolari, nei casi e con le modalità fissate dal codice per il ricupero nelle acque dello Stato ad opera delle autorità marittime mercantili. L'avviso relativo deve essere inviato al ministero della marina mercantile che provvede a farlo pubblicare nell'albo delle capitanerie della Repubblica.

In tal caso la somma ricavata dalla vendita delle cose ricuperate, prevista dal secondo comma dell'articolo 508 del codice, deve essere trasmessa, con i documenti relativi, al ministero della marina mercantile, che provvede poi a norma della precitata disposizione.

CAPO II.

DEL RITROVAMENTO DEI RELITTI

Art. 460.

(Denuncia del ritrovamento).

La denuncia di cui all'articolo 510 del codice deve contenere la descrizione del relitto, l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo in cui il relitto è stato ritrovato e le altre eventuali notizie; deve indicare altresì se del relitto sia stata fatta consegna al proprietario esibendo, nel caso affermativo, dichiarazione di questo.

L'autorità marittima mercantile che riceve la denuncia procede a norma del secondo comma dell'articolo 447. Copia della denunzia ovvero del processo verbale è trasmessa al capo del compartimento.

Art. 461.

(Avviso del ritrovamento).

Un avviso contenente gli estremi della denuncia è comunicato al proprietario del relitto, ovvero, quando questi non è noto, è affisso per tre mesi nell'ufficio dell'autorità marittima mercantile che lo ha ricevuto. Della denuncia è presa nota in un registro, conforme al modello approvato dal ministro per la marina mercantile, nel quale è successivamente fatta menzione della consegna, custodia, ritiro o vendita delle cose ritrovate, a norma degli articoli 510 e 511 del codice.

Art. 462.

(Consegna delle cose ritrovate all'autorità marittima).

L'autorità marittima mercantile che ai sensi dell'articolo 510 del codice riceve in consegna le cose ritrovate procede a norma dell'articolo 453.

Art. 463.

(Ritiro delle cose ritrovate da parte del proprietario).

All'atto del ritiro delle cose ritrovate, il proprietario è tenuto al rimborso delle spese sostenute dal ritrovatore e al pagamento del premio a lui spettante al pagamento delle spese di custodia, nonchè degli eventuali diritti doganali.

L'autorità marittima mercantile che procede alla consegna ne redige processo verbale a norma dell'articolo 457.

Nel caso in cui si proceda alla vendita delle cose ricuperate o rinvenute e manchino acquirenti, il ministero della marina mercantile su conforme proposta del capo del compartimento, può disporre l'abbandono delle cose al ricuperatore o all'inventore.

Art. 464.

(Vendita delle cose ritrovate).

Per la vendita delle cose ritrovate, prevista dal primo comma dell'articolo 511 del codice, l'autorità marittima mercantile procede a trattativa privata.

Alla vendita deve intervenire un funzionario dell'amministrazione doganale.

LIBRO QUARTO
DISPOSIZIONI PROCESSUALI

TITOLO I
Dell'istruzione preventiva

Art. 465.
(*Inchiesta sommaria*).

L'autorità marittima mercantile o quella consolare che procede all'inchiesta sommaria, deve compilare:

1) le risposte al questionario sul sinistro, formulate sul modello approvato dal ministro per la marina mercantile, in base ai documenti di bordo e alle prime dichiarazioni del comandante della nave;

2) il rapporto riassuntivo del sinistro, in base ai risultati delle indagini eseguite, nonchè, quando gli elementi raccolti lo rendono possibile, il parere sulle circostanze e sulle cause del sinistro. Il rapporto deve essere corredato da uno schizzo della zona ove avvenne il sinistro e delle eventuali manovre eseguite dalle navi, nonchè, ove del caso, di fotografie e di rilievi;

3) l'elenco dei componenti dell'equipaggio della nave con l'indicazione delle generalità, del numero di matricola e dell'ufficio d'iscrizione;

4) l'elenco delle persone presenti al sinistro con la indicazione delle generalità e della residenza.

Gli elenchi di cui ai numeri 3 e 4 sono formati nei casi in cui la natura e l'entità del sinistro lo richiedano.

L'autorità inquirente deve trasmettere all'autorità competente a disporre l'inchiesta formale il processo verbale di cui al quarto comma dell'articolo 578 del codice, i documenti indicati nel primo comma del presente articolo e un estratto del giornale nautico nella parte relativa al sinistro o, in difetto, la copia del rapporto del comandante della nave sul sinistro.

Art. 466.
(*Facoltà del ministro*).

Nel caso in cui l'autorità competente ritiene di non disporre l'inchiesta, il ministro per la marina mercantile, esaminata la dichiarazione prevista nel secondo comma dell'articolo 579 del codice, può ordinare che l'inchiesta venga eseguita.

Art. 467.
(*Composizione della commissione d'inchiesta formale nel territorio nazionale*).

La commissione inquirente di cui all'articolo 581 del codice ha sede presso la direzione marittima ed è costituita nel seguente modo:

1) il direttore marittimo, presidente;

2) un ufficiale di vascello o un capitano di lungo corso che abbiano non meno di dieci anni di effettiva navigazione e che non abbiano cessato di navigare da un periodo superiore a tre anni.

3) un ufficiale del genio navale o un ingegnere navale civile o, in mancanza, un capitano di macchina;

4) un capitano di lungo corso.

Le funzioni di segretario sono espletate da un ufficiale inferiore del corpo delle capitanerie di porto.

Il presidente della commissione ha facoltà di aggregare alla stessa, in qualità di esperti, quelle persone, il cui intervento ritenga necessario ai fini dell'inchiesta, scegliendole a preferenza fra gli iscritti negli albi speciali dei consulenti tecnici.

Uguale facoltà può essere esercitata dal ministro per la marina mercantile, il quale potrà disporre, nei singoli casi, che sia raddoppiato il numero dei membri di cui ai numeri 2 e 3.

Art. 468.
(*Nomina dei membri delle commissioni*).

I membri delle commissioni sono nominati dal ministro per la marina mercantile per la durata di tre anni.

Il ministro ha facoltà di sostituirli prima di detto termine e può riconfermarli alla scadenza di esso.

Con le stesse modalità è nominato dal ministro per la marina mercantile almeno un membro supplente per ciascuna delle categorie indicate ai numeri 2 a 4 del precedente articolo.

Art. 469.
(*Convocazione della commissione*).

Il presidente convoca i membri ordinari, sostituendoli, in caso di assenza o di impedimento, con supplenti delle rispettive categorie, scelti nell'ordine della designazione.

In caso di assenza o di impedimento del direttore marittimo, le funzioni di presidente sono esercitate dall'ufficiale superiore di porto che lo sostituisce normalmente nel comando della direzione marittima, ovvero da altro ufficiale superiore della direzione marittima stessa, quando abbiano grado superiore o, se di pari grado, abbiano maggiore anzianità degli altri ufficiali in servizio attivo permanente o richiamati in servizio, che fanno parte della commissione.

Qualora nel sinistro sia coinvolta una nave militare nazionale, il ministro per la marina mercantile, d'intesa con quello per la difesa, provvede con suo decreto a sostituire con altri ufficiali di grado superiore il presidente della commissione, nonchè gli ufficiali di cui ai numeri 2 e 3 dell'articolo 467, quando essi abbiano grado uguale o inferiore a quello che riveste l'ufficiale in comando della nave militare.

Per la validità delle adunanze è richiesta la presenza di tutti i membri della commissione inquirente.

Art. 470.
(*Commissioni costituite all'estero*).

Il console o un suo delegato presiede la commissione di cui all'articolo 581 del codice che costituisce di volta in volta nel seguente modo:

1) un ufficiale di vascello di grado non inferiore a capitano di corvetta o, in mancanza, un capitano di lungo corso;

2) un ingegnere navale, scelto possibilmente tra i rappresentanti dei Registri italiani di classificazione che risiedono nella circoscrizione consolare, o un capitano di macchina.

In caso di mancanza o di impedimento di nazionali, possono essere chiamati a far parte della commissione capitani di lungo corso, ingegneri navali o capitani di macchina stranieri.

Le inchieste possono essere effettuate soltanto presso i consolati che siano retti da un console.

Art. 471.
(*Indennità ai membri delle commissioni*).

Ai membri delle commissioni inquirenti che siano funzionari civili o militari dello Stato in servizio attivo

permanente o temporaneo sono corrisposte le indennità di missione e sono rimborsate le spese di viaggio.

Agli altri membri è corrisposta una indennità giornaliera da determinarsi con decreto del ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro, oltre il rimborso delle spese di viaggio se residenti fuori della località in cui si riunisce la commissione.

Art. 472.
(Svolgimento dell'inchiesta formale).

Le persone chiamate a deporre sono esaminate separatamente, salva in ogni caso la facoltà del presidente di procedere a confronti.

Le deposizioni sono assunte senza giuramento; tuttavia il presidente avverte gli interrogati di dire la verità.

Del parere degli esperti aggregati alle commissioni deve farsi espressa menzione nella relazione d'inchiesta.

Art. 473.
(Indennità ai testimoni).

Alle persone chiamate a deporre sono corrisposte le indennità da determinarsi con decreto del ministro per la marina mercantile, di concerto con quello per il tesoro.

Art. 474.
(Inchiesta in caso di sinistro di una nave straniera).

Quando il sinistro riguarda una nave che batte bandiera straniera, sempre che ricorrano le condizioni previste dall'ultima parte del primo comma dell'articolo 579 del codice, l'inchiesta formale deve essere disposta qualora dal sinistro siano derivati danni a navi nazionali o ad opere portuali o ne sia comunque derivato impedimento alla navigazione o quando sia stabilito in convenzioni internazionali o sussistano condizioni di reciprocità.

Anche in tali casi, all'esame dell'equipaggio la commissione inquirente può procedere soltanto se il sinistro è avvenuto nel mare territoriale, a norma del quarto comma dell'articolo 581 del codice.

TITOLO II
Delle cause marittime

CAPO I.

DEI CONSULENTI TECNICI NELLE CAUSE RIGUARDANTI SINISTRI MARITTIMI

Art. 475.
(Istituzione dell'elenco).

Presso ogni tribunale, la cui circoscrizione confina con il mare, è istituito uno speciale elenco di consulenti tecnici per le cause riguardanti sinistri marittimi.

Per quanto attiene all'elenco speciale e ai consulenti tecnici si applicano gli articoli 13 e da 15 a 24 delle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile, in quanto non modificati dal seguente articolo.

Art. 476.
(Formazione dell'elenco).

L'elenco è formato da un comitato presieduto dal presidente del tribunale e composto dal procuratore della Repubblica e da un rappresentante della categoria interessata.

Nell'elenco possono essere iscritti coloro che sono forniti di speciale esperienza tecnica nella materia marittima.

CAPO II.

DEI LIQUIDATORI DI AVARIE

Art. 477.
(Istituzione dell'elenco).

Presso ogni corte d'appello il cui distretto confina con il mare, è istituito uno speciale elenco di liquidatori d'avarie. A tale elenco e ai liquidatori in esso iscritti si applicano gli articoli 13 e da 15 a 24 delle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile, in quanto non modificati dal seguente articolo.

Art. 478.
(Formazione dell'elenco).

L'elenco è formato da un comitato presieduto dal primo presidente della corte d'appello e composto dal procuratore generale della Repubblica e da un rappresentante della categoria interessata.

Nell'albo possono essere iscritti coloro che sono forniti di speciale esperienza tecnica nella materia.

CAPO III.

DEL PROCEDIMENTO AVANTI I COMANDANTI DI PORTO

Art. 479.
(Designazione alle funzioni di cancelliere).

Al principio di ogni anno, il comandante di porto designa per le funzioni di cancelliere un ufficiale subalterno del corpo delle capitanerie di porto.

Art. 480.
(Determinazione dei giorni di udienza).

Le udienze di trattazione delle cause sono tenute nei giorni e nelle ore che il comandante di porto stabilisce con decreto al principio di ogni anno; nei casi di urgenza possono, su istanza dell'interessato, essere fissate udienze speciali.

Art. 481.
(Registri di cancelleria).

I cancellieri devono tenere i registri richiesti per la cancelleria della pretura, tranne quelli indicati ai numeri 6 e 7 dell'articolo 29 delle disposizioni per l'attuazione del codice di procedura civile.

Art. 482.
(Gratuito patrocinio).

Il beneficio del gratuito patrocinio, per le cause che devono essere trattate avanti i comandanti di porto, è concesso dalla commissione costituita presso il tribunale, nella cui circoscrizione ha sede il comandante di porto competente.

In caso di urgenza, il comandante di porto può ammettere al beneficio del gratuito patrocinio la parte che versa in condizioni di povertà, a termini delle disposizioni vigenti in materia, salvo convalida della commissione predetta.

TITOLO III

Dell'attuazione della limitazione del debito dell'armatore

Art. 483.
(Proroga del termine per il deposito della dichiarazione di valore).

L'istanza di proroga del termine già fissato ai sensi dell'articolo 621 del codice dal presidente del tribunale in tempo successivo alla domanda di limitazione, si propone con ricorso al presidente del tribunale ovvero al giudice designato se questo è stato già nominato. Il presidente o il giudice accoglie l'istanza con ordinanza non impugnabile, ovvero rimette le parti avanti il collegio.

Art. 484.
(Rinvio delle parti avanti il collegio).

Il presidente del tribunale, se non sono depositati nel termine i documenti indicati dal terzo comma dell'articolo 621 del codice, e se non è presentata istanza di proroga del termine nell'ipotesi in cui non è depositata insieme con la domanda di limitazione la dichiarazione di valore, rimette le parti avanti il collegio.

Art. 485.
(Vendita della nave).

Insieme con la istanza di autorizzazione a vendere la nave, di cui all'articolo 631 del codice, l'armatore deve depositare, nella forma dei depositi giudiziari, l'importo approssimativo delle spese e i documenti necessari per la vendita.

La vendita si fa per contanti, secondo le modalità prescritte dai primi tre commi dell'articolo 659 del codice, e la somma ricavata è immediatamente consegnata al cancelliere per essere depositata nelle forme dei depositi giudiziari.

Il processo verbale di vendita è fatto registrare ed è trasmesso dal cancelliere all'ufficio di iscrizione della nave per essere reso pubblico a norma dell'articolo 256 del codice; di esso è dato avviso ai creditori ipotecari.

Art. 486.
(Cessione dei proventi).

Insieme con l'istanza di autorizzazione alla cessione dei proventi, di cui all'articolo 631 del codice, l'armatore deve depositare nelle forme dei depositi giudiziari i proventi già esatti, i documenti e l'approssimativo importo delle spese necessarie per l'esazione di quelli non ancora riscossi.

Il giudice designato, se accoglie l'istanza, consegna i documenti e fa versare un acconto per spese, da prelevarsi sull'importo depositato dall'armatore, al liquidatore, il quale provvede all'esazione dei proventi nel termine stabilito.

Le somme corrispondenti ai proventi esatti dal liquidatore sono immediatamente depositate dal cancelliere nelle forme dei depositi giudiziari: il giudice designato dispone che sia dato avviso dei depositi ai creditori ipotecari, se questi hanno diritto alla distribuzione.

Il liquidatore non può esercitare la ritenzione sulle somme riscosse per il compenso e per le spese, ma può chiederne la liquidazione al giudice designato, il quale vi provvede con decreto, che costituisce titolo esecutivo contro l'armatore per l'eccedenza sulle somme preventivamente depositate.

Il liquidatore esegue la esazione a rischio e pericolo dell'armatore.

Art. 487.
(Riassunzione dei processi di esecuzione sospesi).

Se il tribunale omette di fissare il termine per la riassunzione dei procedimenti di esecuzione, questi devono essere riassunti entro novanta giorni dal passaggio in giudicato della sentenza di estinzione del procedimento di limitazione.

Art. 488.
(Prefissione di termine all'armatore).

Il proprietario della nave ed ogni altro coobbligato o responsabile in garanzia di debiti dell'armatore, quando siano escussi da un creditore assoggettabile a limitazione, possono chiedere che il giudice fissi un termine entro il quale l'armatore dichiari se intende avvalersi del beneficio della limitazione.

L'armatore che abbia lasciato trascorrere inutilmente questo termine non può più opporre il beneficio della limitazione al richiedente che agisce in via di regresso.

TITOLO IV

Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari

CAPO I.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA NAVE PIGNORATA

Art. 489.
(Riscossione del nolo, degli accessori e degli altri valori).

Il curatore della nave provvede all'esazione del nolo, degli accessori e degli altri valori, per i quali è stata fatta ingiunzione. Egli può richiedere un acconto per spese, da prelevarsi, con decreto del giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, del capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, sull'importo depositato dal richiedente, e deve immediatamente consegnare le somme riscosse al cancelliere, che le deposita nelle forme dei depositi giudiziari.

Il curatore non può esercitare la ritenzione su le somme riscosse per il compenso e per le spese e può chiedere la liquidazione al giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, al capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, il quale vi provvede con decreto.

Il decreto costituisce titolo esecutivo per l'eccedenza sulle somme preventivamente depositate contro colui ad istanza del quale fu disposta l'amministrazione della nave e contro chi propose il ricorso per l'ingiunzione.

Art. 490.
(Cessione del nolo, degli accessori e degli altri valori).

Il cancelliere cura la registrazione del processo verbale di cessione del nolo e dei crediti di cui all'ultimo comma dell'articolo 652 del codice, ne dà avviso ai creditori ipotecari, se a questi non è stato ancora notificato il ricorso per l'ordinanza di vendita, e deposita il prezzo nelle forme dei depositi giudiziari.

Art. 491.
(Omologazione del rendiconto).

Compiuta la riscossione o depositato il prezzo della cessione del nolo e dei crediti di cui all'articolo 652 del codice, il giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, il capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, sentito il curatore della nave, provvede alla formazione del rendiconto.

Del deposito di questo e dei documenti giustificativi il cancelliere dà comunicazione alle parti. Il giudice

dell'esecuzione o, in mancanza di questi, il capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, dispone l'audizione delle parti a norma dell'articolo 485 del codice di procedura civile.

Risolte le eventuali contestazioni, il giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, il capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, omologa il rendiconto con ordinanza non impugnabile e può disporre l'assegnazione del sopravanzo ai creditori secondo gli articoli 596 a 598 del codice di procedura civile.

Art. 492.
(Distribuzione delle somme ricavate).

Se il sopravanzo del rendiconto non è inferiore allo importo dei crediti e delle spese del creditore procedente e dei creditori intervenuti e ipotecari, il giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, il capo del l'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, ne dispone l'assegnazione secondo gli articoli 596 a 598 del codice di procedura civile e dichiara la chiusura del processo di esecuzione.

Se il sopravanzo eccede l'importo dei crediti e delle spese di cui al precedente comma, il giudice dell'esecuzione o, in mancanza di questi, il capo dell'ufficio giudiziario competente per l'esecuzione, ne dispone l'assegnazione al debitore o al terzo che ha subito l'espropriazione.

CAPO II.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA NAVE SEQUESTRATA

Art. 493.
(Competenza).

La competenza a disporre l'amministrazione della nave sequestrata spetta al giudice investito del giudizio di convalida del sequestro.

Art. 494.
(Istanza).

L'istanza per l'amministrazione della nave sequestrata è proposta con ricorso al capo dell'ufficio giudiziario, competente a norma del precedente articolo, il quale designa un giudice e dispone, ai sensi dell'articolo 485 del codice di procedura civile, l'audizione degli interessati avanti a quest'ultimo.

Art. 495.
(Riscossione e cessione del nolo, degli accessori e di altri valori).

Alla riscossione e alla cessione del nolo, degli accessori e di altri valori si applicano gli articoli 489 e 490.

Art. 496.
(Omologazione del rendiconto).

Compiuta la riscossione e depositato il prezzo della cessione del nolo e dei crediti di cui all'articolo 652 comma quarto del codice, il giudice designato, sentito il curatore della nave, provvede alla formazione del rendiconto.

Del deposito di questo e dei documenti giustificativi il cancelliere dà comunicazione alle parti, delle quali il giudice designato dispone l'audizione a norma dell'articolo 485 del codice di procedura civile.

Risolte le eventuali contestazioni, il giudice designato omologa il rendiconto con ordinanza non impugnabile.

Art. 497.
(Revoca del sequestro).

Se il sopravanzo del rendiconto non è inferiore allo importo del credito, che ha dato causa al sequestro, e delle spese, si applica l'articolo 684 del codice di procedura civile.

LIBRO QUINTO

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

TITOLO I

Disposizioni in materia di polizia

Art. 498.
(Sbarco d'autorità).

Gli ufficiali di polizia giudiziaria indicati nell'articolo 1235 del codice devono ordinare lo sbarco delle persone imputate di un delitto che siano imbarcate per l'estero sfornite di regolare passaporto. Dell'ordine di sbarco devono informare immediatamente il procuratore della Repubblica.

Art. 499.
(Servizio di ronda).

Ai fini della sorveglianza sulla regolarità dei servizi l'autorità marittima mercantile ha facoltà di disporre servizi di ronda.

Gli agenti in servizio di ronda possono visitare, in qualunque momento, le navi, i galleggianti e gli aeromobili nonchè gli stabilimenti e le altre opere situati nell'ambito del demanio marittimo e del mare territoriale.

Il servizio di ronda è eseguito per mezzo di marinai o sottufficiali di porto e, ove occorra, dai carabinieri e dagli agenti di pubblica sicurezza, previa richiesta alle autorità da cui questi agenti della forza pubblica dipendono ovvero da militari del corpo equipaggi della marina militare o di altre categorie destinati presso gli uffici di porto.

TITOLO II

Disposizioni processuali

Art. 500.
(Registri degli uffici circondariali).

Per l'esercizio della giurisdizione penale gli uffici circondariali devono essere provvisti dei registri:

1) delle sentenze e dei decreti di condanna;
2) delle cause penali;
3) delle denuncie, rapporti e referti;
4) dei reati denunciati alle autorità giudiziarie;
5) delle contravvenzioni;
6) delle spese di giustizia anticipate dall'erario;
7) delle opposizioni, degli appelli e dei ricorsi per cassazione.

Per la tenuta dei registri di cui al n. 6 si osservano le disposizioni della tariffa penale.

Art. 501.
(Funzioni di cancelliere e di ufficiale giudiziario).

Le funzioni di cancelliere nell'ufficio del circondario marittimo sono esercitate da un ufficiale subalterno o da un sottufficiale del corpo delle capitanerie di porto. In caso di mancanza o di impedimento dell'ufficiale o del sottufficiale designato a tali funzioni il capo di circondario designa altro dipendente.

Le funzioni di ufficiale giudiziario sono esercitate da un agente delle capitanerie di porto o, in mancanza di questi, dall'ufficiale giudiziario della pretura o della conciliazione.

Art. 502.
(Richiesta per atti di istruzione).

Il capo di circondario, nei procedimenti di sua competenza, può rivolgersi, per gli atti di istruzione da eseguirsi fuori della sua circoscrizione, al capo di circondario o, in mancanza, al pretore del luogo in cui gli atti stessi debbono essere eseguiti.

Art. 503.
(Anticipazione di spese di giustizia).

L'anticipazione delle spese di giustizia nei casi in cui essa sia a carico dell'erario è fatta dall'amministrazione finanziaria a norma delle vigenti disposizioni.

Art. 504.
(Competenza per l'esecuzione).

L'esecuzione delle sentenze e dei decreti di condanna pronunciati dai capi di circondario è affidata al pretore della circoscrizione nella quale ha sede l'ufficio portuale che ha emesso la condanna.

Art. 505.
(Trasmissione di sentenza di condanna).

A cura del cancelliere dell'ufficio circondariale copia della sentenza o del decreto di condanna è trasmessa all'ufficio di porto in cui è iscritto il condannato, quando questi appartenga alla gente di mare, perchè ne sia fatta annotazione nelle matricole. Al medesimo obbligo sono tenuti i cancellieri dell'autorità giudiziaria ordinaria e di ogni altra autorità giudiziaria per le sentenze o i decreti di condanna che importino l'applicazione delle pene accessorie previste dal codice o, comunque, la decadenza dall'abilitazione ai titoli professionali o la cancellazione dai registri o dalle matricole del personale marittimo.

Art. 506.
(Esecuzione volontaria di condanna a pene pecuniarie).

Nel caso di esecuzione volontaria di sentenze o di decreti di condanna a pena pecuniaria o a spese di giustizia, il capo di circondario consegna al condannato un ordine di introito per il versamento della somma in esso indicata al competente ufficio del registro che deve rilasciarne ricevuta. Per l'esecuzione i ricevitori del registro e i cancellieri applicano l'articolo 1086 del codice e le norme sulla tariffa penale e sull'eventuale diritto di partecipazione degli agenti che abbiano accertato i reati.

Art. 507.
(Pagamento della somma per l'oblazione).

Il pagamento della somma stabilita per l'oblazione e delle spese a norma dell'articolo 1239 del codice si esegue in base ad ordine di introito emesso dal comandante del porto.

Il provvedimento che determina la somma da pagarsi per l'oblazione deve contenere l'invito all'interessato a ritirare l'ordine d'introito per eseguire il pagamento.

Nell'ordine di introito sono liquidate le eventuali spese del provvedimento e quelle della notifica di cui al terzo comma dell'articolo 1239 del codice, se la notifica stessa ha avuto luogo.

Art. 508.
(Destinazione delle somme versate per pene pecuniarie o disciplinari).

Agli effetti dell'articolo 1086 del codice, la metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie è devoluta come segue: per i reati concernenti il lavoro portuale al fondo per l'assistenza ai lavoratori portuali; per i reati marittimi alla cassa nazionale per la previdenza marinara.

L'autorità che procede all'esecuzione delle sentenze o dei decreti di condanna, o che riceve le oblazioni, ovvero che applica la pena disciplinare, nell'ordine di introito designa la cassa o il fondo a cui, a norma dei commi precedenti, spetta la metà delle somme versate a titolo di pene pecuniarie. Nel caso previsto al n. 3 dell'articolo 1252 del codice i capi di circondario esigono dal comandante della nave le relative somme e le versano alla cassa.

TITOLO III

Del procedimento disciplinare

Art. 509.
(Infrazioni disciplinari dei componenti dell'equipaggio).

Le pene disciplinari per i componenti dell'equipaggio, previste dai nn. 1 e 2 dell'articolo 1252 del codice, sono applicate dal comandante del porto o dal comandante della nave quando l'infrazione è stata commessa a terra, e dal comandante della nave, quando l'infrazione è stata commessa a bordo.

Per le infrazioni disciplinari commesse a terra, in territorio estero, il potere disciplinare, quando non può essere esercitato dagli organi previsti nei nn. 5 e 6 dell'articolo 1249 del codice, è esercitato dal comandante della nave.

Art. 510.
(Rapporto all'autorità marittima).

Il comandante della nave è tenuto ad annotare nel giornale nautico le infrazioni disciplinari commesse dai componenti dell'equipaggio e dai passeggeri e le pene disciplinari applicate. Nel caso in cui il potere disciplinare spetta al comandante del porto a norma dell'articolo precedente, il comandante della nave è tenuto a fare rapporto dell'infrazione al comandante del porto, entro ventiquattro ore da quando ne abbia avuto notizia.

Art. 511.
(Registro e comunicazione delle pene disciplinari).

Gli uffici delle autorità marittime mercantili e gli uffici consolari devono essere provvisti di un registro in cui sono annotate le pene disciplinari inflitte da essi o dai comandanti delle navi.

Gli uffici suddetti devono comunicare agli uffici di iscrizione le pene disciplinari inflitte diverse dalla consegna a bordo e dagli arresti di rigore.

Art. 512.
(Menzione sul giornale nautico di pene disciplinari).

Il comandante della nave militare, che abbia inflitto, a norma dell'articolo 1249 del codice, pene disciplinari al componente dell'equipaggio di una nave mercantile, ne fa menzione sul giornale generale e di contabilità della nave sulla quale è imbarcata la persona cui è stata inflitta la pena.

Art. 513.

(Contestazione degli addebiti nel procedimento disciplinare).

La contestazione degli addebiti prevista dall'articolo 1263 del codice viene fatta mediante comunicazione per raccomandata con avviso di ricevimento, nella quale è esposto un cenno sommario del fatto.

L'invito deve contenere l'assegnazione di un termine non inferiore a quindici giorni dalla data del ricevimento della raccomandata. In tale termine l'interessato o una persona munita di procura può prendere visione di tutti gli atti del procedimento disciplinare ed inviare le sue discolpe, indicando, se del caso, testimoni ed altre prove.

TITOLO IV

Disposizioni finali

Art. 514.

(Rinvio).

Per quanto non è previsto dal presente libro si applicano le disposizioni regolamentari per l'esecuzione del codice di procedura penale, le disposizioni di attuazione del medesimo codice e quelle della tariffa penale.

LIBRO SESTO

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

TITOLO I

Organi e attività amministrativa della navigazione

Art. 515.

(Attribuzioni dell'amministrazione marittima nella laguna veneta).

Osservate le attribuzioni generali di polizia sulla intera laguna di Venezia conferite al Magistrato alle acque dal regio decreto-legge 18 giugno 1936, n. 1853, convertito nella legge 7 gennaio 1937, n. 191, all'amministrazione marittima compete in tutto l'ambito lagunare delimitato dall'articolo 1 del predetto decreto la polizia degli ambiti portuali e degli approdi, la polizia della navigazione e la disciplina del personale marittimo, delle navi e dei galleggianti.

Art. 516.

(Concessioni demaniali nella laguna veneta).

L'amministrazione marittima provvede pure, in conformità delle norme del codice e del presente regolamento, alle concessioni demaniali interessanti i canali e le altre zone della laguna di Venezia che a questo effetto sono già state o potranno essere determinate d'accordo fra il Magistrato alle acque e la direzione marittima competente.

Art. 517

(Canali di traffico urbano nella laguna veneta).

Nei canali e rivi di traffico esclusivamente urbano che rimangono in consegna ai comuni, i poteri di polizia sono esercitati dai comuni stessi, secondo norme da approvarsi dal Magistrato alle acque, dall'autorità marittima e dall'ispettorato di porto.

Art. 518.

(Lagune di Marano e di Grado).

Le disposizioni di cui agli articoli 515, 516 e 517 si applicano anche alla navigazione sulle lagune di Marano e di Grado.

Art. 519.

(Personale navigante dei servizi pubblici lagunari di Venezia).

Il personale navigante in servizio di coperta o di macchina sulle navi adibite ai servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia, salvo che non abbia la qualifica di allievo marinaio o allievo barcaiolo o apprendista di macchina, deve provenire dalla gente di mare e avere effettuato diciotto mesi di navigazione rispettivamente in servizio di coperta o di macchina, con qualifica equivalente a quella con la quale è assunto.

Il personale anzidetto conserva l'iscrizione nelle matricole della gente di mare, ma fino alla cessazione del rapporto di lavoro si applicano ad esso le sole disposizioni riguardanti il personale della navigazione interna.

Art. 520.

(Mansioni richiedenti titolo professionale).

A decorrere dalla data di entrata in vigore del regolamento il personale di nuova assunzione per mansioni richiedenti titolo professionale sulle navi adibite a servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia deve essere provvisto di titolo professionale rilasciato dall'autorità marittima mercantile, equivalente a quello richiesto, e aver conseguito la qualifica di autorizzato secondo le norme vigenti in materia di navigazione interna.

Art. 521.

(Equivalenza di titoli e qualifiche).

La equivalenza dei titoli e delle qualifiche di cui ai due precedenti articoli è stabilita dai ministri per i trasporti e per la marina mercantile.

Art. 522.

(Navi adibite ai servizi pubblici lagunari di Venezia).

Le navi adibite ai servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia sono iscritte nei registri tenuti dagli uffici marittimi. L'autorità marittima comunica all'ispettorato di porto il nome e le caratteristiche delle navi iscritte.

Alle visite e ispezioni per l'accertamento e il controllo delle condizioni e delle dotazioni di cui alla lettera *d*) del secondo comma e al terzo comma dell'articolo 164 del codice provvede il capo del compartimento marittimo o un suo delegato, insieme con un rappresentante dell'ispettorato compartimentale o dell'ispettorato di porto.

Art. 523.

(Inchieste per i sinistri alle navi dei servizi pubblici lagunari di Venezia).

In caso di sinistro riguardante nave adibita ai servizi pubblici di navigazione comunali e provinciali di Venezia l'inchiesta sommaria è eseguita dagli uffici di compartimento.

Alla inchiesta formale provvede la commissione inquirente indicata nell'articolo 467, della quale fa parte anche il capo dell'ispettorato di porto.

Art. 524.

(Mare territoriale).

Per l'occupazione e l'uso di zone di mare territoriale e per l'esercizio della polizia sul mare territoriale si applicano le disposizioni stabilite per il demanio marittimo dal codice e dal presente regolamento.

Per le concessioni per allevamento di pesci, per coltivazione e deposito di mitili, il capo del compartimento promuove il parere del medico provinciale per quanto concerne l'igiene e la sanità.

TITOLO II

Polizia e servizi dei porti

Art. 525.

(*Regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio*).

Fino all'emanazione dei regolamenti locali di pilotaggio e di rimorchio, continuano ad applicarsi le norme dei regolamenti locali attualmente in vigore in quanto compatibili, oltre che con le norme del codice ai sensi dell'articolo 1277 del codice stesso, con le norme del presente regolamento.

Art. 526.

(*Decreti istitutivi di uffici del lavoro*).

I decreti ministeriali attualmente vigenti, relativi alla istituzione degli uffici del lavoro portuale e alla disciplina del lavoro nei porti di minor traffico, continuano ad avere vigore fino all'emanazione dei decreti previsti dall'articolo 109 del codice e dalle norme del presente regolamento.

Art. 527.

(*Lavoratori portuali avventizi*).

Nelle località in cui alla data di entrata in vigore del presente regolamento i lavoratori sono distinti in permanenti ed avventizi, il ruolo di questi ultimi continua ad esistere fino a quando i lavoratori in esso iscritti non siano stati tutti cancellati o trasferiti nei registri previsti dall'articolo 150.

Il trasferimento ha luogo secondo le modalità stabilite dal capo del compartimento.

TITOLO III

Personale della navigazione marittima

Art. 528.

(*Trasferimenti di categoria degli iscritti marittimi*).

Al trasferimento del personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera dagli attuali registri della gente di mare di seconda categoria nelle matricole della gente di mare di terza categoria o al trasferimento negli appositi registri del personale addetto al servizio dei porti e del personale tecnico delle costruzioni navali si provvede d'ufficio entro due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Art. 529.

(*Gente di mare di prima e di seconda categoria*).

Sulle attuali matricole della gente di mare è annotata per ciascun iscritto la nuova categoria di appartenenza secondo le disposizioni del presente regolamento.

Le nuove iscrizioni fra la gente di mare di prima e di seconda categoria sono effettuate su matricole distinte.

Le nuove matricole di prima categoria continueranno la numerazione progressiva delle esistenti matricole della gente di mare; quelle di seconda categoria inizieranno invece la numerazione col numero uno.

Art. 530.

(*Capitani superiori di lungo corso e capitani superiori di macchina*).

I capitani di lungo corso e i macchinisti navali in prima che hanno ottenuto la patente in base alle disposizioni vigenti anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento sono abilitati all'esercizio delle funzioni di capitano superiore di lungo corso e di capitano superiore di macchina.

Art. 531.

(*Capitani di gran cabotaggio e macchinisti navali in seconda, costruttori navali di seconda classe*).

Coloro che sono in possesso del certificato di abilitazione al conseguimento del grado di capitano di gran cabotaggio o di macchinista navale in seconda, o di costruttore navale di seconda classe a termini del decreto-legge luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1067, possono conseguire le relative patenti o titoli ed esercitare le mansioni ad essi inerenti, purchè comprovino di possedere i requisiti prescritti dalle disposizioni vigenti prima della data di entrata in vigore del presente regolamento.

Art. 532.

(*Esami*).

Coloro che nei diciotto mesi precedenti la data di entrata in vigore del presente regolamento hanno sostenuto esami per il conseguimento dei titoli professionali marittimi e non hanno conseguito l'idoneità in due sole materie, possono entro un anno dalla data predetta presentarsi a nuovo esame ripetendo soltanto le prove sulle due materie per le quali non conseguirono l'idoneità.

Art. 533.

(*Ormeggiatori e barcaioli*).

Gli ormeggiatori e i barcaioli che alla data dell'entrata in vigore del regolamento esercitano la loro attività almeno da un anno, sono iscritti nei registri anche in mancanza dei requisiti stabiliti dal regolamento stesso, purchè presentino domanda nel termine di un anno.

TITOLO IV

Regime amministrativo delle navi

Art. 534.

(*Navi e galleggianti già iscritti*).

Per le navi e i galleggianti, che alla data dell'entrata in vigore del presente regolamento, sono iscritti nelle matricole o nei registri, il proprietario deve presentare i documenti e la dichiarazione di cui all'articolo 303 entro sessanta giorni dalla data stessa.

Qualora entro tale termine i documenti e la dichiarazione non siano stati presentati, si presume la destinazione alla navigazione alturiera delle navi iscritte in matricola e la destinazione alla navigazione costiera o ai servizi ausiliari della navigazione delle navi e dei galleggianti iscritti nei registri.

Sui registri esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento per ciascun galleggiante è apposta l'indicazione di nave minore o di galleggiante.

Art. 535.

(*Assegnazione del nome*).

Per le navi maggiori di stazza lorda inferiore alle cinquecento tonnellate, alle quali è stato assegnato il nome alla data di entrata in vigore del presente regolamento, il proprietario deve, entro sei mesi dalla data stessa, presentare al ministero della marina mercantile domanda per la conferma o il cambiamento del nome.

Se la domanda non è presentata entro il termine prescritto, il ministero della marina mercantile può disporre d'ufficio l'assegnazione del nome, quando sia necessario a termini dell'articolo 140 del codice.

Per le navi minori di stazza lorda superiore alle dieci tonnellate se a propulsione meccanica, alle venticinque in ogni altro caso, alle quali è stato assegnato un nome alla data di entrata in vigore del presente regolamento, il proprietario deve entro sei mesi dalla data stessa presentare all'ufficio di iscrizione la domanda di cui al primo comma del presente articolo.

Se la domanda non è presentata entro il termine prescritto, s'intende che il proprietario abbia rinunziato all'assegnazione del nome.

Art. 536.
(Sigla dell'ufficio d'iscrizione delle navi minori e dei galleggianti).

Sulle navi minori e sui galleggianti l'indicazione della sigla dell'ufficio d'iscrizione, di cui al secondo comma dell'articolo 309, deve essere apposta entro il termine di tre mesi dall'entrata in vigore del decreto del ministro per la marina mercantile, con il quale vengono stabilite le sigle stesse.

Art. 537.
(Rappresentante del proprietario).

Chi anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento è stato designato a rappresentare il proprietario, a termini dell'articolo 54 del codice per la marina mercantile, deve entro sei mesi dalla data stessa presentare la dichiarazione di cui all'articolo 317 del presente regolamento.

In caso di mancata presentazione si applicano le disposizioni di cui agli articoli 318 e seguenti del regolamento stesso.

TITOLO V
Navigazione da diporto

Art. 538.
(Navigazione da diporto).

Le persone autorizzate a comandare navi da diporto a termini dell'articolo 57 del codice per la marina mercantile devono munirsi delle abilitazioni prescritte dagli articoli 402 e seguenti del presente regolamento entro due anni dalla data di entrata in vigore del regolamento stesso.

TITOLO VI
Esercizio della navigazione

Art. 539.
(Dichiarazione di armatore).

Chi anteriormente alla data dell'entrata in vigore del presente regolamento è stato dichiarato armatore, a termini dell'articolo 53 del codice per la marina mercantile, deve entro quattro mesi dalla data stessa fare la dichiarazione di cui all'articolo 265 del codice della navigazione.

TITOLO VII
Disposizioni processuali

Art. 540.
(Membri delle commissioni d'inchiesta già in carica).

I membri delle commissioni d'inchiesta che alla data di entrata in vigore del regolamento sono stati nominati ai sensi dell'articolo 5 del regio decreto-legge 17 settembre 1925, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, s'intendono confermati in carica fino alla scadenza del termine di tre anni dalla data della loro nomina.

TITOLO VIII
Disposizioni generali e finali

Art. 541.
(Rinvio a norme speciali).

Nelle materie la cui disciplina è dal presente regolamento rinviata a norme particolari da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica o ministeriale, fino a quando queste non saranno emanate si osservano le norme attualmente in vigore in quanto compatibili.

Art. 542.
(Pareri di enti estranei all'Amministrazione).

Qualora per l'emanazione di un provvedimento della autorità amministrativa sia richiesto il parere di organi o enti estranei all'amministrazione, si può emanare il provvedimento senza attendere il parere medesimo se gli organi competenti non l'abbiano fatto pervenire nel termine prescritto o, in mancanza, entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta.

Art. 543.
(Cessazione del regolamento).

Il presente regolamento cesserà di avere effetto con l'entrata in vigore del regolamento integrale per l'esecuzione del codice della navigazione.

IL MINISTRO PER LA MARINA MERCANTILE
CAPPA

IL MINISTRO PER LA GRAZIA E LA GIUSTIZIA
ZOLI

INDICE SOMMARIO

LIBRO PRIMO
DELL'ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I.
Degli organi amministrativi della navigazione

Capo I.
DELL'AMMINISTRAZIONE LOCALE DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA.

Capo II.
DELLA NAVIGAZIONE PROMISCUA.

TITOLO II.
Del demanio marittimo

Capo I.
DELLE CONCESSIONI.

Capo II.
DELLE CONCESSIONI PER STABILIMENTI E DEPOSITI COSTIERI DI SOSTANZE INFIAMMABILI O ESPLOSIVE.

Capo III.
DELL'ESTRAZIONE E DELLA RACCOLTA DI ARENA E DI ALTRI MATERIALI.

Capo IV
DELLA DELIMITAZIONE DEL DEMANIO MARITTIMO.

TITOLO III.
Dell'attività amministrativa, della polizia e dei servizi nei porti

Capo I.
DELL'ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA E DELLA POLIZIA NEI PORTI

Capo II.
DEL PILOTAGGIO

Sezione I. — *Dell'istituzione delle corporazioni e del reclutamento dei piloti.*

Sezione II. — *Dell'ordinamento della corporazione.*

Sezione III. — *Dell'esercizio del pilotaggio.*

Capo III.
DEL RIMORCHIO.

Capo IV.
DELLA DISCIPLINA DEL LAVORO NEI PORTI

Sezione I. — *Dell'autorità preposta alla disciplina del lavoro nei porti.*

Sezione II. — *Dei lavoratori portuali.*

Sezione III. — *Delle compagnie e dei gruppi portuali.*

rt. 303. — Procedura per la distinzione. Art. 348. — Visite ed ispezioni alle navi.

Capo III.

DEI DOCUMENTI DI BORDO.

Sezione I. — *Del ruolo di equipaggio.*

Sezione II. — *Dei libri di bordo.*

TITOLO VI.

Della polizia della navigazione

Capo I.

DELLA PARTENZA E DELL'ARRIVO DELLE NAVI.

Capo II.

DELLA POLIZIA DI BORDO E DELLA NAVIGAZIONE.

TITOLO VII.

Degli atti di stato civile in corso di navigazione

TITOLO VIII.

Degli oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio

TITOLO IX.

Disposizioni speciali

Capo I.

DELLA NAVIGAZIONE DA DIPORTO.

Capo II.

DELLA PESCA.

LIBRO SECONDO

DELLA PROPRIETÀ DELLA NAVE E DELL'ESERCIZIO DELLA NAVIGAZIONE

TITOLO I.

Della costruzione della nave

TITOLO II.

Della proprietà della nave

TITOLO IV.

Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari

Capo I.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA NAVE PIGNORATA.

Capo II.

DELL'AMMINISTRAZIONE DELLA NAVE SEQUESTRATA.

LIBRO QUINTO

DISPOSIZIONI PENALI E DISCIPLINARI

TITOLO I.

Disposizioni in materia di polizia

TITOLO II.

Disposizioni processuali

TITOLO III.

Del procedimento disciplinare

TITOLO IV.

Disposizioni finali

LIBRO SESTO

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E COMPLEMENTARI

TITOLO I.

Organi e attività amministrativa della navigazione

TITOLO II.

Polizia e servizi nei porti

TITOLO III.

Personale della navigazione marittima

TITOLO IV

Regime amministrativo delle navi

TITOLO V

Navigazione da diporto

TITOLO VI.

Esercizio della navigazione

TITOLO VII.

Disposizioni processuali

TITOLO VIII.

Disposizioni generali e finali

GIOLITTI GIUSEPPE, *direttore* SANTI RAFFAELE, *gerente*

PREZZO L. 500 (8106352) Roma Istituto Poligrafico dello Stato G. C.